Die Entwicklung und Struktur des Verkehrswesens in Mecklenburg-Schwerin.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde der Wirtschaftswissenschaften

einer

hohen rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität

Rostock

vorgelegt von

Joachim-Hans Paeper.

Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

1931.

Die Entwicklung und Struktur des Verkehrswesens in Mecklenburg-Schwerin.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde der Wirtschaftswissenschaften

einer

hohen rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakulät der Universität

Rostock

vorgelegt von

Joachim-Hans Paeper.

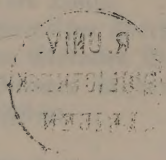
Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

Referent: Professor Dr. H. Mannstaedt.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die zu vorliegender Arbeit gehörenden umfangreichen Anlagen befinden sich im Manuskript bei der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Rostock.

Meiner Mutter.



Aufbau.

Einleitung. . . . . 1 – 2

I. Die Voraussetzungen des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens. 3 – 15
A. Die Bodenoberfläche, die Bodenschätze. . . . 3 – 4
B. Die Bevölkerungszahl, die Bevölkerungsdichte. . 5
C. Der wirtschaftliche Aufbau des Landes. . . . 6 – 14
1. Die Land- und Forstwirtschaft und Fischerei. . 6 – 10
2. Das Gewerbe. . . . . 10 – 14
a. Urproduktion. 11
b. Handwerk und Industrie. 12
c. Handel. . . . . 13 – 14
D. Die verkehrsgeographische Lage des Landes. . . 14 – 15

II. Die Entwicklung des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens. 16 – 55
A. Die Seeschiffahrt. . . . . 16 – 21
1. Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel. . . 16 – 17
2. Wismar zur Zeit der Hansa. . . . . 17 – 18
3. Wismar unter schwedischer Herrschaft. . . 18 – 19
4. Wismar nach dem Malmöer Vertrag. . . 19 – 20
5. Der Eintritt Wismars in das Mecklenburgische Steuer- und Zollsystem. . . . . 20 – 21
B. Die Binnenschiffahrt. 21
1. Die Elbe-Ostsee-Wasserstraße. . . . . 22 – 26
2. Die südmecklenburgische (Elde-) Wasserstraße . 26 – 27
3. Die Schaalfahrt. . . . . 27 – 29
4. Die Wasserstraße Rostock-Güstrow. . . . 29 – 30
5. Die Schiffbarmachung der Peene, Recknitz und Trebel. 30 – 31
C. Die Landstraßen. . . . . 31 – 39
1. Die Landstraße als Fernverkehrsmittel (1826 – 46). 31 – 36
a. Der Einfluß der verkehrsgeographischen Lage auf die Gestaltung des Landstraßennetzes. . 34 – 35
b. Der Einfluß der Richtung der Güterbewegung auf die Straßenrichtung. . . . 35
c. Der Einfluß der Lage der Städte auf die Linienführung. . . . . 35 – 36
2. Die Wandlung der Bedeutung der Landstraßen zu Zufahrtsstraßen für die Eisenbahn (1846 – 89). 36 – 39
3. Die Zeit des Nebenstraßenbaus. . . . 39

D. Die Eisenbahnen. 40–47
1. Die Zeit des privaten Eisenbahnbaus. . . 40–41
2. Die Episode des landesherrlichen Eisenbahnbaus und -betriebes (1868–73). 41–43
3. Der private und staatliche Ausbau und Betrieb der Eisenbahnen und der Bau von Nebenlinien. . 43–47
E. Die Einwirkung des Landstraßen- und Eisenbahnbaus. 47–55
1. auf den Handel, ... 47–50
2. auf die Landwirtschaft, ... 50–53
3. auf das Handwerk. 53–55

III. Die gegenwärtige Struktur des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens. 56–92
A. Verkehrswege. 56–61
1. Das Eisenbahnnetz. 56–58
2. Das Landstraßennetz. 58–59
3. Die schiffbaren mecklenburgischen Wasserstraßen. . 59–61
B. Verkehrsanstalten, Verkehrsmittel. . . . 62–68
1. Die Seeschiffahrt. 62–63
2. Die Binnenschiffahrt. 64
3. Die Eisenbahnen. 65–67
4. Das Kraftfahrzeugwesen. 67–68
C. Verkehrsleistungen. 68
1. Die Belastung der Eisenbahnlinien und der Umschlag auf den wichtigsten Bahnhöfen. . . 69–74
2. Die Frequenz der Landstraßen. . . . 75–77
3. Der Umschlag auf den wichtigeren Binnenschiffahrtsladeplätzen. 77–80
4. Der Umschlag der Seehäfen Rostock und Wismar. 80–82
D. Die wirtschaftliche Verpflechtung des Verkehrsbezirkes Mecklenburg mit anderen Wirtschaftsgebieten. . 82–92

Literaturverzeichnis.

Archiv für Landeskunde in den Großherzogtümern Mecklenburg (A.f.L.).

Balck, Finanzverhältnisse in Mecklenburg-Schwerin, Schwerin 1877/78.

Beiträge zur Statistik Mecklenburgs, Schwerin 1858, 1860, 1863, 1865.

v. Beckerath, Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin, 1918.

Bromm, Binnenwasserstraßen und Binnenschiffahrt in Ostpreußen, Dissertation, Königsberg, 1924.

Blum, Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin, 1923.

Deutsche Wirtschaftskunde, bearbeitet im Statistischen Reichsamt Berlin, 1930.

Eifler, Das Verkehrswesen im Saargebiet, Dissertation, Erlangen, 1927.

Hübbe, Die mecklenburgischen Wasserstraßen, Sonderabdruck aus der Mecklenburgischen Zeitung, 1910.

Hoff, Kumbier, Anger, Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin, 1923.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage:
Helander, Haslinger, Seeschiffahrt, Bd. VII, S. 303 ff.
Peters, Binnenschiffahrt, Bd. II, S. 875 ff.
Schwaighofer, Verkehrsmittel und -wege, Bd. VIII, S. 562 ff.

Jahrbücher des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, herausgegeben von G. C. F. Lisch.

Klaß, Württembergs Verkehrswesen, Frankfurt, Dissertation, 1924.

v. Lengerke, Darstellung der Landwirtschaft in Mecklenburg, Königsberg, 1831.

Linnemann, Die Bedeutung der Eisenbahnen Oldenburgs, Dissertation, Münster, 1924.

Lotz, Die Verkehrsentwicklung in Deutschland, Leipzig, 1920.

Lüders, Mecklenburgs Zoll-, Steuer- und Gewerbeverhältnisse, Hamburg, 1842.

Material des Statistischen Landesamtes, der Reichsbahndirektion Schwerin, des Ministeriums des Innern, des Geheimen und Hauptarchivs zu Schwerin, der Oberpostdirektion zu Schwerin.

Mecklenburgisches Urkundenbuch, herausgegeben von dem Verein für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin 1863 und 1867.

Monatsschrift von und für Mecklenburg, Schwerin 1791.

Müller, Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten, Dissertation, Rostock, 1930.

Nolte, Der Kraftwagen als Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Kraftverkehrsverhältnisse, Dissertation, Köln, 1926.

Offenberg, Konjunktur und Eisenbahnen, Stuttgart, 1924.

Petsch, Das Problem der Eisenbahnpolitik in Theorie und Praxis, Dissertation, Gießen, 1927.

Protokolle der Landtage von 1829 bis 1900.

Raabe, Mecklenburgisches Jahrbuch für alle Stände, 1844/45.

Raabe, Gesetzsammlung für die Mecklenburg-Schwerinschen Lande, 2. Folge, Parchim und Ludwigslust 1848.

Raabe, Quade, Mecklenburgische Vaterlandskunde, Wismar 1894 und 1895.

Rudloff, Pragmatisches Handbuch der Mecklenburgischen Geschichte, Schwerin, Wismar, Bützow, 1786.

derſ., Neuere Geschichte von Mecklenburg, Rostock und Schwerin 1821.

Regierungsblätter für Mecklenburg-Schwerin.

Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin, 1922.

Schultz, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, Jena 1922.

Stuhr, Der Elbe-Ostseekanal zwischen Dömitz und Wismar, Schwerin 1899.

Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 1910.

Statistik des Deutschen Reiches, herausgegeben vom Statistischen Reichsamt.

Techen, Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar, 1929.

Wagner, Die Entwicklung des Straßenwesens in Mecklenburg, Rostock, Dissertation, 1922.

Weber, Von Mecklenburgs Handel, Industrie und Schiffahrt, in Mecklenburg, ein Heimatbuch, 1926.

Weigmann, Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung des Kanalprojektes von Güstrow nach Lenz, 1928.

Wiggers, Das Projekt des Rostock-Berliner Schiffahrtskanals, Rostock 1873.

Willgeroth, Bilder aus Wismars Vergangenheit, Wismar, 1903.

Witte, Wismar 1803 – 1903, Wismar, 1903.

Einleitung.

Ein fühlbarer Mangel in der wissenschaftlichen Literatur über Mecklenburg-Schwerin war das Fehlen von neueren Werken über die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Heimatlandes. Nach dem Kriege ist man auf der Landesuniversität Rostock bestrebt gewesen, diese Lücke in der mecklenburgischen Literatur auszufüllen. Da jedoch eine allgemeine umfassende wirtschaftswissenschaftliche Darstellung über das Land Mecklenburg den Rahmen einer Dissertation weit überschreiten würde, suchte man schrittweise durch Behandlung von Teilgebieten dem Ziele näher zu kommen. So erschienen Arbeiten über die wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Aushebungsbezirke, über die Struktur der Landwirtschaft, über das Siedlungswesen, über das Wohnungswesen, über das Bankwesen u. a.

Zur Fortsetzung dieser Reihe ist eine Behandlung des mecklenburgischen Verkehrswesens von einiger Bedeutung, denn die gesamte wirtschaftliche Entwicklung eines Landes steht in wechselseitiger Verbundenheit mit der Entwicklung des Verkehrs; nur mit der technischen Vervollkommnung des Verkehrswesens konnte sich die gegenwärtige Wirtschaftsverfassung mit ihrer Ansammlung von Menschenmassen an einzelnen Orten und ihrer weitgehenden Arbeitsteilung herausbilden.

Zwar finden sich einige Schriften, die die Schilderung des heimischen Verkehrswesens zum Gegenstand haben oder es doch wenigstens im Rahmen weitergehender Darstellungen, wenn auch nur kurz, streifen. Sie alle haben aber den Mangel, daß sie einerseits, mit geringen Ausnahmen, älteren Ursprungs sind, andererseits sich durchweg auf die Behandlung einer einzelnen Verkehrseinrichtung beschränken.

Aufgabe der vorliegenden Arbeit soll es nun sein, einen horizontalen Querschnitt durch die Entwicklung und die gegenwärtige Struktur des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens zu geben, unter weitgehender Berücksichtigung seiner engen Verbundenheit mit der Entwicklung und Struktur des wirtschaftlichen Lebens des Landes.

Diese Zielsetzung bietet aber eine zu große Fülle des Stoffes, sodaß wir uns auf den Verkehr, der der Beförderung von Gütern und Personen dient, also die Seeschiffahrt, die Binnenschiffahrt, den Landstraßen- und den Eisenbahnverkehr (Luftverkehr bestand in Mecklenburg-Schwerin nur kurze Zeit in geringem Ausmaße) beschränken müssen. Aus dem gleichen Grunde wollen wir die Probleme der Verkehrspolitik nur andeuten oder nur kurz auf sie eingehen; eine wissenschaftliche Untersuchung derselben würde über den Rahmen dieser Arbeit weit hinausgehen.

Die erforderlichen Unterlagen wurden uns, soweit es sich um ältere Werke und handschriftliche Aufzeichnungen handelt, vom Geheimen- und Hauptarchiv und vom Statistischen Landesamt, beide zu Schwerin, in liebenswürdigerweise zur Verfügung gestellt. Für die Gegenwart waren wir auf unveröffentlichtes Material und statistische Erhebungen angewiesen, deren weitgehende Erfassung wir dem Entgegenkommen des Statistischen Landesamtes, des Ministeriums des Innern, Abtlg. Straßen- und Wasserbauverwaltung, und der Reichsbahndirektion Schwerin zu verdanken haben.

Wir möchten nicht verfehlen, allen Herren, die uns ihre Unterstützung zuteil werden ließen, besonders Herrn Dr. Dube vom Statistischen Landesamt für sein reges Interesse am Zustandekommen dieser Arbeit an dieser Stelle noch einmal zu danken.

I. Die Voraussetzungen des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens.

A. Die Bodenoberfläche, die Bodenschätze.

Mecklenburg-Schwerin liegt in der westlichen Mitte des norddeutschen Küstenlandes und bildet einen Teil der großen norddeutschen Tiefebene. Es unterscheidet sich nur wenig von seinen Nachbargebieten. Im Norden ist es begrenzt von der Ostsee, im übrigen von Mecklenburg-Strelitz und Lübeck und von den preußischen Provinzen Pommern, Brandenburg, Hannover und Schleswig-Holstein. Die Grenze zur Ostsee beträgt, abgesehen von den Inseln und der sehr langen Halbinsel Wustrow, 161,8 km. und weist die anliegenden Bewohner zum Teil auf die See hin (Küstenfischerei). Wie das ganze norddeutsche Künstenland, so berührt der baltisch-uralische Höhenzug das Land. Nördlich und südlich der Seenplatte durchzieht er es in zwei getrennten parallelen Zügen von Südosten nach Nordwesten und bildet insbesondere in den Ruhner und Warnitzer Bergen zahlreiche Erhebungen. Die Oberfläche des Landes, die sich in den Küstengebieten nicht über 20 mtr. und auch in der Ebene nicht über 60 mtr. über das Meer erhebt, bildet hier eine Hügellandschaft von 60 bis 100 mtr. Höhe und erreicht in einzelnen Bergen mehr als 150 mtr. Im Südwesten des Landes bilden weite Heidegebiete einen Übergang zum flachen Gebiet des Elbstroms. Das Hügelland nimmt mit der von ihm umschlossenen Ebene gut die Hälfte der Landesfläche ein, die übrige Ebene, welche sich hauptsächlich im Südwesten und Nordosten ausdehnt, etwa ein Drittel.

Bemerkenswert ist die außerordentlich große Zahl von Landseen, welche zum Teil recht fischreich sind und die Grundlage der mecklenburgischen Binnenfischerei bilden. Diese liegen in dem genannten Höhenzug, welcher mit Recht den Namen Seenplatte trägt. In der Ebene und im Tiefland finden sich Seen nur selten.

Die Oberfläche des Landes besteht zu $^1/_{10}$ aus Wiesen und Mooren, die übrigen $^9/_{10}$ setzen sich vorzugsweise zusammen aus Ton, Lehm, Klei, Mergel, Kalkerde, Sand (schwarzem, gelbem und weißem), Kies und Gerölle. Es finden sich von gutem Weizen- und Rübenboden ausgehend alle Abstufungen bis zu den dürftigsten Sandböden. Entsprechend dem eiszeitlichen Entstehungscharakter des Landes, durch beständigen Wechsel der Aufschüttung, und Umlagerung des Glazialschutts, wechseln Bodengestalt und Bodengüte häufig auf kurze Entfernungen. Die fruchtbarsten Arten, Klei, Ton, Mergel, neh-

men zirka 26, der aus Lehm und Sand gemischte, nach dem Verhältnis der Zusammensetzung entweder als sandiger Lehm oder lehmiger Sand bezeichnete Boden ca. 45, der reine und der mit Moor, Kies oder Gerölle vermischte Sandboden ca. 29 Hundertteile der Gesamtfläche ein. — Der Geschiebemergel und Geschiebelehm, die durch das Material der norddeutschen Grundmoränen gebildet sind, liefern mit ihrem stark lehmigen Boden das beste Ackerland. Es findet sich vorwiegend in zwei großen Gebieten und bedeckt den ganzen Osten und als zweites Gebiet den Nordwesten des Landes.

Der fast reine Sandboden nimmt vorzugsweise den Südwesten des Landes ein. Er tritt hier als alluviale Heide mit ihrem Talsand, Flugsand, Moor- und morigen Sandgebieten entgegen. Vor allem die Talsandgebiete zeichnen sich durch große Unfruchtbarkeit aus und sind deshalb größtenteils mit Nadelholz bepflanzt.

In den übrigen Teilen des Landes ist der Boden, wenn auch teils bis zur Hälfte aus reinem Sand bestehend, wenigstens bis zur Hälfte aus Lehm und Sand gemischt.

Teilt man den Boden nach seiner Ertragsfähigkeit in drei Klassen: 1. Weizenboden, 2. guter Roggenboden, 3. geringer Roggenboden, so ergibt sich für Mecklenburg-Schwerin folgendes Bild: 1. Klasse 35%, 2. Klasse 41%, 3. Klasse 24%.

An Bodenschätzen ist Mecklenburg-Schwerin arm. Eisen oder andere Metalle finden sich in nennenswertem Umfange überhaupt nicht; Steinkohle ist bisher nicht nachgewiesen; Braunkohle kommt in der Gegend von Malliß (Südwesten) und Parchim vor, die Qualität der Kohle läßt jedoch zu wünschen übrig. Sonstige Bodenschätze treten stellenweise, besonders im Südwesten auf. Zu nennen sind hier Gips, Steinsalz, Kalisalz und Kalk. Diese versuchte man bereits in früheren Zeiten abzubauen, die Arbeiten mußten jedoch jeweils wieder eingestellt werden. Einige Kalkbrennereien und Betriebe zur Gewinnung von Gips haben sich erhalten, waren früher allerdings erheblich zahlreicher und bedeutungsvoller. Verbreitet ist die Kreideformation und das Vorkommen von Ton und Lehm, welch' letztere die Grundlage einer Ziegler- und Töpferindustrie bilden. Sie werden ebenso wie die alluvialen Kiese, Sande usw. direkt abgebaut und verwertet; der Versand an Kiesen, Sanden, Lehm, Mergel usw. ist nicht unerheblich. Genannt mag hier noch werden der Abbau des in den Mooren und tiefgelegenen Wiesen vorrätigen Torfes; dieser besitzt jedoch eine zu geringe Heizkraft, um besondere Bedeutung zu erlangen.

Unter diesen Voraussetzungen spielt die Urproduktion in Mecklenburg-Schwerin eine außerordentlich unbedeutende Rolle. Die Ausnutzung des Bodens bleibt ganz der Land- und Forstwirtschaft überlassen.

B. Bevölkerungszahl, Bevölkerungsdichte.

Die Bevölkerungszahl Mecklenburg-Schwerins wurde letztmalig am 16. Juni 1925 festgestellt. Hiernach wohnte in Mecklenburg-Schwerin auf einer Fläche von 13 126,92 qkm eine Bevölkerung von 674 045 Seelen. Während das Land 2,8% der Fläche des Deutschen Reiches einnimmt, bleibt die Bevölkerung mit nur 1,08% hinter der Reichsbevölkerung erheblich zurück. Das Land ist also verhältnismäßig dünn besiedelt. Dieses geht noch mehr aus einer Gegenüberstellung mit den relativen Reichszahlen hervor: hiernach wohnen in Preußen auf 1 qkm 130,68 Einwohner, in Sachsen sogar 332,98, in Mecklenburg-Schwerin nur 51,34; lediglich Mecklenburg-Strelitz weist mit 37,64 Einwohnern auf 1 qkm eine geringere Bevölkerung auf. Wie wir weiter unten sehen werden, überwiegt in Mecklenburg-Schwerin die Landwirtschaft ganz erheblich und in der Landwirtschaft der Großbetrieb, während die Industrie stark zurücktritt; aus diesen Umständen ist die dünne Besiedlung des Landes zu erklären.

Die Bevölkerung verteilt sich nicht gleichmäßig über das ganze Land, sondern zunächst finden wir eine Zusammenballung der Bevölkerung in den 4 selbständigen Stadtbezirken Rostock, Schwerin, Wismar und Güstrow, wo 25,36% der Gesamtbevölkerung wohnen. Die Dichte der Bevölkerung innerhalb dieser 4 Städte ist abhängig von dem größeren oder kleineren Landbesitz derselben. So kommen in Schwerin, als der landärmsten Stadt, 1852,19 Einwohner auf einen qkm., in Wismar 839,23, in Güstrow 367,0 und in Rostock 359,86.

In den 10 Ämtern wohnen auf einer Fläche von 12 903,26 qkm 503 119 Menschen, sodaß hier auf 1 qkm. im Durchschnitt 38,99 Einwohner entfallen. Die größte Dichte weist das Amt Rostock mit 51,02 Einwohnern auf 1 qkm auf, es erreicht also fast das Landesmittel; ihm folgen die Ämter Ludwigslust mit 48,58, Grevesmühlen mit 44,41, Malchin mit 44,38, Parchim mit 39,36, Wismar mit 39,20, Hagenow mit 37,60, Güstrow mit 34,44, schließlich Schwerin mit 32,60 und Waren mit 27,94 Einwohnern auf 1 qkm.

Vergleicht man diese Zahlen mit der Bodenbonität der Gegenden, so läßt sich feststellen, daß die Ämter mit schweren Böden im Norden des Landes die dichteste Bevölkerung, die Ämter mit vorwiegend Sandböden (Parchim und Waren) die dünnste Bevölkerung aufweisen. In den zwischen diesen Extremen liegenden Ämtern ist der Einfluß der Bodenfruchtbarkeit durch die Art der Betriebsgestaltung aufgehoben: die auf schwerem Boden gelegenen Ämter Malchin und Güstrow haben durch das Überwiegen des Großgrundbesitzes, den wir weiter unten behandeln werden, eine geringere Bevölkerungsdichte als die auf leichterem Boden gelegenen Ämter Ludwigslust, Schwerin und Hagenow, da in diesen Ämtern der Mittel- und Kleinbesitz vorherrscht.

C. Der wirtschaftliche Aufbau des Landes.

Der wirtschaftliche Aufbau Mecklenburg-Schwerins [1]) wird gekennzeichnet durch das starke Hervortreten der Landwirtschaft, welche einschl. der Forstwirtschaft und Fischerei den wichtigsten Nährzweig des Landes bildet. 56% der Erwerbstätigen entfallen auf die Landwirtschaft, während der Anteil von Industrie und Handwerk nur 27%, von Handel und Verkehr nur 17% beträgt (Anlage 1).

1. Die Land- und Forstwirtschaft und Fischerei.

In der **Landwirtschaft** überwiegt bei weitem der Großgrundbesitz (58,22% der landwirtschaftlich genutzten Fläche, gegenübr einem Reichsdurchschnitt von 20,2%), der eine verhältnismäßig dünne Besiedlung des Landes, insbesondere des platten Landes bedingt, Der Großgrundbesitz findet seine Verkörperung in den Gütern (früheren Rittergütern), in den Pachthöfen und den Landgütern (früher Erbpachthöfe); der Mittelbesitz (30,25% der landwirtschaftlich genutzten Fläche) in den Erbpachthufen, den heutigen Bauerngütern und Hofbesitzerstellen, sowie in den Hauswirtsstellen. Der größere Kleinbesitz tritt uns in Gestalt der Büdnereien, der Parzellenbesitz in Häuslereien entgegen; letztere beiden überwiegen der Zahl nach erheblich: von den 1925 gezählten 102 112 landwirtschaftlichen Betrieben machen sie 76,4% aus, bleiben aber in der landwirtschaftlich genutzten Fläche mit 11,53% erheblich zurück.

Die Betriebsgrößenverteilung erstreckt sich nicht gleichmäßig über Mecklenburg, sondern schwankt in den einzelnen Ämtern. Der Großbetrieb ist besonders stark in den Ämtern Malchin (76,95% der landwirtschaftl. genutzten Fläche) und Waren (75,73%) vertreten. Ferner herrscht der Großbetrieb in den Ämtern Güstrow (67%), Wismar (65%) Grevesmühlen (61%) und Rostock (57%) vor; in diesen Ämtern ist der bäuerliche Betrieb (10 – 100 ha.) dementsprechend geringer. Und zwar umfaßt der bäuerliche Betrieb in den Ämtern Malchin 16,71%, Waren 19,15%, Güstrow 25,83 %, Wismar 25,86%, Grevesmühlen 31,07%, und Rostock 31,12 %; in den beiden letzten Bezirken ist der Landesdurchschnitt von 30,25% erreicht.

Der bäuerliche Betrieb tritt hervor im Amte Schwerin mit 32,59% der landwirtschaftl. genutzten Fläche, stärker in den Ämtern Haagenow und Parchim, wo er mit 42 – 43% dem Großbetrieb ungefähr gleich kommt. Im Amte Ludwigslust tritt der Großbetrieb mit 19,5% ganz erheblich hinter dem bäuerlichen Betrieb mit 50,4% zurück.

---

[1]) Als Quelle dienten Aufzeichnungen des Statistischen Landesamtes zu Schwerin.

Diese Betriebsgrößenverteilung auf die geographische Lage der Ämter angewandt, ergibt folgendes Bild: Der Schwerpunkt des Großbetriebes liegt im Osten des Landes, verhältnismäßig geringer im Nordwesten. In ost-westlicher und nordsüdlicher Richtung von hier aus tritt der bäuerliche Betrieb immer mehr hervor, um im Südwesten des Landes zu überwiegen. Eine ähnliche, jedoch nicht so stark hervortretende Entwicklung macht sich in der Richtung zur Nordostecke des Landes bemerkbar.

Vergleicht man die Betriebsgrößenverteilung mit der Bodengüte, so ergibt sich, daß die schweren Lehmböden (im Osten und Nordwesten) vom Großbetrieb bearbeitet werden, die südwestliche Heide vom bäuerlichen Betrieb, und zwar in der Weise, daß mit zunehmendem leichten Boden der Anteil der bäuerlichen Betriebe steigt.

Die örtliche Verteilung der größeren Kleinbetriebe (5 – 10 ha.), sowie der Kleinbetriebe (2 – 5 ha.) gestaltet sich mit geringen Abweichungen ähnlich der der bäuerlichen Betriebe; natürlich ist ihr Anteil an der landw. genutzten Fläche entsprechend geringer.

Die Verteilung des Parzellenbetriebes ist eine ziemlich gleichmäßige, sie schwankt zwischen 2,71% und 3,62% der landwirtschaftlich genutzten Fläche in den einzelnen Ämtern. Besonders stark ist der Parzellenbetrieb in den Ämtern Ludwigslust (6,85%), Hagenow (4,8%), Parchim (3,69 %) vertreten. Ferner tritt der Parzellenbetrieb in Form der Kleingärten in der Nähe größerer Städte hervor.

Die bedeutendste Kulturart wird in Mecklenburg-Schwerin durch die Acker- und Gartenländereien dargestellt, für die 1927 eine Ausdehnung von 712 656 ha. (davon 13 340 ha. Gärten), also 54,58% der Gesamtfläche (1 305 760,4 ha.). ermittelt wurde. Die nächst bedeutende ist die Forst mit 19,64%; es folgen die Wiesen mit 8,62% und Weiden mit 6,91 %. Die weder land- noch forstwirtschaftlich genutzte Fläche umfaßt mit 133 953 ha. 10,26% der Gesamtfläche; der große Umfang dieser Fläche liegt begründet in dem Seenreichtum des Landes (69 278 ha., also mehr als die Hälfte).

Die Statistik der Anbauflächen ergibt, daß das Land vorwiegend auf Körnerbau eingestellt ist. Von rund 700 000 ha. Ackerland wurden 1927: 437 114 ha., also 62,52%, mit Getreide und Hülsenfrüchten bebaut. In dem Gesamtanbau von Getreide und Hülsenfrüchten überwiegen Roggen mit 24,52% und Hafer mit 17,93%; Weizen und Gerste bleiben zurück, da erstere an guten Boden gebunden ist, während für letztere das mecklenburgische Klima ungünstig ist (Gerste liebt wolkenarmen Himmel). Mit 117 958,5 ha., also 16,87% des Ackerlandes folgen die Hackfrüchte; hier treten die Kartoffeln mit 60,56% hervor. Schließlich umfassen die Futterpflanzen mit 75 340 ha. weitere 10,78% des Ackerlandes. Die Handels- und Gartengewächse bleiben zurück.

Auch bezüglich der Anbauverhältnisse besteht eine erhebliche Verschiedenartigkeit unter den einzelnen Ämtern. So überragen im Weizenanbau das

Landesmittel von 6,4% des Ackerlandes die Ämter Grevesmühlen mit 14,13%, Malchin mit 10,34 % und Wismar mit 9,08%, während das Amt Ludwigslust mit 0,55% erheblich unter dem Durchschnitt bleibt. Umgekehrt liegen die Verhältnisse beim Roggenanbau. Hier steht das Amt Ludwigslust mit 41,36% bei einem Landesmittel von 24,52% bei weitem an der Spitze, dagegen haben die Ämter Grevesmühlen (13,71%), Malchin (17,10%) und Wismar (20,86%) den geringsten prozentualen und auch absoluten Roggenanbau. Unter dem Landesmittel des Roggenanbaus stehen ferner die Ämter Rostock (21,57%) und Güstrow (21,98%), höher stehen die Ämter Waren (25,17%), Schwerin (26,57 %), Parchim (30,71%) und Hagenow (32,1%). Man erkennt eine klare Trennung zwischen dem Norden und dem Süden des Landes.

Der Haferanbau ist ziemlich gleichmäßig über Mecklenburg verteilt. Bei einem Landesdurchschnitt von 17,93% bleiben nur die Ämter Ludwigslust (13,2%) und Waren (14,94%) zurück, das Mittel übersteigen Rostock (20,44%) und Grevesmühlen (21,11%), alle anderen Ämter halten ungefähr den Durchschnitt.

Im Hackfruchtbau bestehen große Schwankungen. Die verhältnismäßig größte Anbaufläche an Kartoffeln (Landesmittel 10,22%) hat Ludwigslust (17,17%), ihm folgen die Ämter Parchim (13,66%), Hagenow (11,88%), Schwerin (11,74%), Waren (11,63%), Rostock (8,52 %), Malchin (8,51%), Wismar (7,86%), Güstrow (7,64 %) und schließlich Grevesmühlen (5,27%). Auch hier ist bemerkenswert, daß sämtliche auf dem schweren Boden im Osten und Norden liegenden Ämter (Rostock, Malchin, Wismar, Güstrow und Grevesmühlen) das Landesmittel nach unten beeinflussen, während die im mageren Süden und Westen liegenden Ämter (Ludwigslust, Parchim, Hagenow, Schwerin und Waren) das Landesmittel ausnahmslos übersteigen und vorwiegend das Material für den Kartoffelversand liefern. — Der Zuckerrübenanbau konzentriert sich um die bedeutenderen Zuckerfabriken. Er ist am stärksten im Amt Malchin (5,56%), Rostock (3,76%) und Wismar (3,66%); zu nennen wäre noch das Amt Güstrow (2,49%) und Grevesmühlen (2,32%), im übrigen tritt er zurück (am meisten im Amt Ludwigslust mit nur 0,13%). Zu erwähnen ist schließlich noch ein starker Anbau von Kohl in der Gegend von Laage, Wismar und auf Poel, jedoch ist der Kohlversand stark zurückgegangen.

Die Bewirtschaftung ging in der Vorkriegszeit in steigendem Maße zur Intensität über, die sich besonders im starken Anbau von Hackfrüchten, Zückerrüber und Kartoffeln, und im starken Zurückgehen der Brache und Ackerweide bemerkbar machte. Der Krieg hemmte diese Entwicklung. Nach Beendigung des Krieges setzte sich der Übergang zu intensiverem Anbau fort. Doch scheint in den letzten Jahren infolge von Kapitalmangel ein Stillstand eingetreten zu sein; als Symptom hierfür sei die Stagnation in der Einfuhr von künstlichen Düngemitteln (siehe weiter unten) angeführt.

Die **Forsten** nehmen, wie oben erwähnt, 19,64% der Gesamtfläche des Landes ein. Die Waldungen verteilen sich über das ganze Land, doch läßt sich ein starkes Überwiegen der südlichen Ämter feststellen. So weist von den 256 316 ha. Gesamtforstfläche das Amt Waren 48 075 ha. auf, ihm folgen die Ämter Ludwigslust mit 32 783 ha., Hagenow mit 29 202 ha., Parchim mit 27 034 ha.; den geringsten Forstbestand haben die Ämter Wismar (19 328 ha.), Malchin (18 664 ha.) und Grevesmühlen (4 759 ha.).

Die Statistik unterscheidet von der Forstfläche den Holzboden; dieser macht 97,7% der Forstfläche aus. Der Holzboden verteilt sich in Mecklenburg-Schwerin auf Nadelwald und Laubwald in der Weise, daß ersterer 66,3% und letzterer 33,7% des Gesamtholzbodens umfaßt.

Die Holzerträge sind sehr bedeutend, sie betrugen 1927 [2]) für Nutzderbholz von Eichen 33 553 Festmeter, von Rotbuchen usw. 67 199 Festmeter, von Birken usw. 7 067 fm. (1913 zusammen 88 541 fm.); von Kiefern und Lärchen 210 726 fm, von Fichten und Tannen 30 626 fm (zus. 254 802 fm). An Brennderbholz lieferten Eichen 24 629 fm, Rotbuchen usw. 148 993 fm, Birken usw. 56 039 fm (zus. 228 649 fm); Kiefern und Lärchen 150 009 fm, Fichten und Tannen 16 470 fm (zus. 224 512 fm).

An den Erträgen sind naturgemäß die besonders waldreichen Ämter in erster Linie beteiligt, die auch für den Verkehr mit Holz, den wir weiter unten behandeln werden, das meiste Material liefern. Besonders den Verkehr mit Nadelhölzern (Grubenholz) bestreiten zum größten Teil die südöstlichen Gegenden Mecklenburgs; im Verkehr mit Laubhölzern wird die Rostocker Gegend das Hauptkontingent stellen.

In der **Fischerei** sind drei verschiedene Arten zu unterscheiden: 1. Die Hochseefischerei, 2. die Küstenfischerei, 3. die Binnenfischerei.

Bei der mecklenburgischen Hochseefischerei finden sich nur kleine Betriebe; nach der gewerblichen Betriebszählung von 1925 bestanden 25 Betriebe mit 57 beschäftigten Personen, die 3 größten Betriebe beschäftigten je 4 Personen, 1 Betrieb besaß 2 Fahrzeuge, die übrigen nur je 1, und zwar handelt es sich ausschließlich nur um Segelschiffe mit einem Hilfsmotor von einer durchschnittlichen Stärke von 15,2 Ps. Die Fanggründe gehen über die Ostsee zwischen Dänemark, Schweden und Mecklenburg kaum hinaus.

Die vereinzelten Versuche größerer Betriebe, sich in Mecklenburg niederzulassen, scheiterten, so siedelte z. B. die 1919 in Rostock gegründete Rostocker Hochseefischerei A.-G., welche eine Fischflotte von 7 Dampfern besaß, wegen Absatzschwierigkeiten bereits 1923 nach Geestemünde über. Die Fischer der Nordsee beherrschen infolge besserer Transportverhältnisse den Inlandsmarkt.

[2]) Die eingeklammerten Zahlen gelten für 1913.

Die Küstenfischerei gewinnt gegenüber der Hochseefischerei größere Bedeutung; sie besteht nach der gewerblichen Betriebszählung von 1925 aus 366 Betrieben mit 578 beschäftigten Personen. Auch hier handelt es sich nur um kleine Betriebe, von denen die 25 größten je 3 Personen beschäftigen.

Durch die steigende Nachfrage nach Seefischen, auch im Küstengebiet, erhöhte sich vor dem Kriege langsam die Zahl der Hochsee- und Küstenfischereibetriebe. Dieser Entwicklung machte der Krieg ein Ende. Als nach dem Kriege der Friedensvertrag fast die ganze deutsche Handelsflotte vernichtete, wandten sich die brotlos gewordenen Seeleute größtenteils dem verwandten Beruf der Küsten- und Hochseefischerei zu, die eine vorher nicht gekannte Aufwärtsbewegung nahm. Mit dem Wiederaufbau unserer Handelsflotte und auch durch das nach dem Kriege starke Aufblühen des Badelebens ebbte diese Bewegung wieder ab, sodaß man die Verhältnisse zur Zeit der Betriebszählung als normal ansehen kann.

Die Binnenfischerei hat in Mecklenburg infolge des Seereichtums des Landes eine große Ausdehnung. Doch kommt ein dementsprechend großer Absatz in Fischen nicht in Frage, denn von den 1925 ermittelten Betrieben (533) beschäftigten 313 Betriebe 0 Personen. Es handelt sich hier vornehmlich um die kleinen Seen, die zum Besitz der größeren Güter gehören, gelegentlich befischt werden und deren Erträgnisse hauptsächlich dem Eigenbedarf dienen.

Die Gesamtzahl der vorwiegend oder ausschließlich in den Fischereibetrieben beschäftigten Personen ist mit 443 ermittelt. Die Zahl der verwendeten Fahrzeuge ist ein Dampfschiff (Elbefischereibetrieb), 14 Motorboote, 6 Segelschiffe, davon 3 mit Hilfsmotor sowie 585 sonstige Fischerboote, zum weitaus größten Teil sogenannte Kähne.

Die drei größten Betriebe sind die Fischereipachtungen auf der Müritz, (rd. 10 000 ha.), hinzu kommen noch 1300 ha. gepachtete Privatgewässer, ferner auf dem Schweriner See (rd. 6000 ha.), sowie auf dem Plauer See (3800 ha.). Wie bei der Küstenfischerei ist die Betriebsart die Schleppnetz- und die Stellnetzfischerei (einschl. Reusen, Aalschnur und dergl.).

2. Das Gewerbe.

Der Anteil des Gewerbes an den im Erwerbsleben stehenden Personen beträgt nach der letzten gewerblichen Betriebszählung, wie schon erwähnt, 44%. In diesem Prozentsatz miteinbegriffen ist der Handel und Verkehr, sowie die großen Unternehmungen der Reichsbahn und Reichspost, außerdem das Gesundheitswesen und das Schaustellergewerbe. Es ist also nochmals der überwiegende Agrarcharakter des Landes zu betonen.

Innerhalb des Gewerbes überwiegen die Industrie, einschl. Bergbau und Baugewerbe mit 50,52% der Betriebe und 45,13% der beschäftigten Personen und Handel und Verkehr mit weiteren 45,13% der Betriebe und

39,68% der beschäftigten Personen. Eine Gegenüberstellung mit dem Reich (Anlage 2) ergibt für Handel und Verkehr nur eine geringe Abweichung vom Reichsdurchschnitt. Dagegen erreicht die Industrie in der Zahl der beschäftigten Personen nur die Hälfte des Reichsdurchschnitts, woraus das Zurückbleiben des Gewerbes hinter die Landwirtschaft der Zahl nach zu erklären ist. Die Zahl der Industriebetriebe bleibt indessen hinter der Reichszahl viel weniger zurück, sodaß die geringe Ausdehnung der Industrie namentlich in dem Fehlen der Großbetriebe zu suchen ist.

a. Urproduktion.

Nach den weiter oben gemachten Ausführungen über den Mangel an Bodenschätzen ist es verständlich, daß die Urproduktion [3]) außerordentlich wenig verbreitet ist. Die Betriebszählung weist 275 Betriebe mit 4123 beschäftigten Personen nach. In der Abteilung Bergbau, Salinenwesen und Torfgewinnung sind 10 Betriebe mit 339 beschäftigten Personen aufgeführt. Es handelt sich hier um 8 Torfstechereien mit 144 beschäftigten Personen und um 2 Bergwerke (Braunkohlenbergwerk zu Malliß und Kalibergwerk zu Conow). Da jedoch die beiden letzteren Betriebe ein Opfer der Inflation geworden und nicht mehr im Betrieb sind, wird in Mecklenburg kein Bergbau mehr betrieben.

Am weitesten verbreitet ist die Industrie der Steine und Erden mit 261 Betrieben und 3 489 beschäftigten Personen; sie teilt sich in die Ziegler- und Töpferindustrie, die Betriebe der Sand- und Kiesgewinnung, denen der Boden ausreichend Rohstoffe zur Verfügung stellt, sowie die Betriebe zur Herstellung von Steinwaren, wie Grabsteine. Nennenswert ist die Herstellung von Boden- und Wandplatten (Boizenburg) und ein Schotterwerk (Möllenhagen bei Waren).

Besondere Bedeutung erlangen die Ziegeleien mit 82 Betrieben und 1804 beschäftigten Personen. Die Zahl der Betriebe betrug vor dem Kriege ungefähr 150. Es ist hier eine teilweise Betriebskonzentration vor sich gegangen, indem die kleineren Betriebe zum Stillstand gezwungen wurden, während die größeren an Umfang zunahmen. Den Ausschlag gab meist die Transportlage. Interessant ist festzustellen, daß die Produktion an künstlichen Steinen dennoch für die mecklenburgische Nachfrage nicht ausreicht und eines Zuschusses von außerhalb bedarf.

---

[3]) Wir haben von diesem Begriff die Landwirtschaft getrennt und sprechen hier nur von der gewerblich-industriellen Urproduktion.

b. Handwerk und Industrie.

Die Struktur des Handwerks und der Industrie, wie auch des Handels [4]) wird entscheidend beeinflußt durch die Landwirtschaft. Dies gilt sowohl für die Betriebe, welche die Erzeugnisse der Landwirtschaft weiterverarbeiten bezw. absetzen, als auch für die Betriebe, die für die Versorgung der Landwirtschaft mit Roh- und Hilfsstoffen, Geräten und Maschinen, sowie Reparaturen in Frage kommen.

Die vorhandenen Zuckerfabriken, Getreidemühlen, Brennereien, Brauereien, Kartoffelflocken-, -stärke-, -trocknungsfabriken, Gerbereien, Lederfabriken, Wollspinnereien, Tuchfabriken und Sägereien stehen in engster Verbindung mit der Landwirtschaft, deren Erzeugnisse sie weiterverarbeiten. Demgegenüber sorgen zahlreiche Industriebetriebe für die Bedürfnisse der Landwirtschaft, so die Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen, Drahtwerke, Sack- und Planfabriken, zahlreiche Fahrzeug- und Wagenfabriken. Bedeutung sowohl für die ländliche wie auch für die städtische Bevölkerung haben die Seifen- und Tabakfabriken, Essigfabriken, Dachpappenfabriken, die Fabrikation von Treibriemen und Gummiwaren, sowie die Kalkbrennereien, Faßfabriken, Schokoladen- und Süßwarenfabriken und auch eine Margarinefabrik.

Die vorhandene Industrie verteilt sich, mit Ausnahme der Tuchfabrikation, die sich an der Elde in Malchow und Parchim konzentriert, über das ganze Land. Die Absatzgebiete dieser Betriebe liegen vielfach außerhalb Mecklenburgs, vereinzelt auch außerhalb Deutschlands Grenzen.

Aber außer dieser Industrie, die durch die Landwirtschaft bedingt ist, finden wir zahlreiche bedeutende Betriebe, die, ohne von natürlichen Voraussetzungen angeregt oder begünstigt zu sein, Spezialitäten mit großem, zum Teil Weltruf herstellen. Hier sind vor allem zu nennen die chemischen Fabriken der Firmen Friedr. Witte und Chr. Brunnengräber in Rostock, in Güstrow die Chemische Fabrik von Dr. Hillringhaus und Dr. Heilmann. In Bützow stellt die Firma H. C. Kröplin optische und meteorologische Instrumente, namentlich Barometer, her und versendet ihre Erzeugnisse in die ganze Welt. Ebenso haben die Feinpapiere von Schoeller und Bausch in Neu-Kaliß einen weitbekannten Ruf, groß ist auch das Absatzgebiet der Natura-Milch-Export-Gesellschaft Waren in Dauermilcherzeugnissen. Schließlich gehört hierher die Rostocker Granitindustrie, die ihre Rohstoffe auf dem Seewege aus Schweden bezieht und die nach vorgenommener Veredlung nur zum kleinen Teil im Lande bleiben.

---

[4]) Für die nun folgende Behandlung der Industrie und des Handels diente außer dem Material des Stat. Landesamtes als Quelle ein Aufsatz von Hans Ludwig Weber: „Von Mecklenburgs Handel, Industrie und Seeschiffahrt" (in „Mecklenburg, ein Heimatbuch") S. 293 ff.

c. Handel.

Dasselbe Bild wie bei der Industrie haben wir auch beim Handel. Der Großhandel ist über das ganze Land verstreut und steht in unmittelbarer Beziehung einerseits zur Landwirtschaft und andererseits zu den Hauptmärkten Deutschlands, und den Hauptverbrauchsgebieten, insbesondere dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Wir denken hierbei an den Handel mit Getreide und Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Heu und Stroh, Wolle, usw., ferner an die Zweige des Handels, der die Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Maschinen, Düngemitteln, Saatkorn, Sämereien, Futtermitteln, Baustoffen usw. beliefert. Viele Firmen vereinigen beide Eigenschaften, nämlich dem Landwirt seine Erzeugnisse abzunehmen und seinen Bedarf zu decken; so verkaufen die Getreidehandlungen neben ihrem Ankauf von Getreide, Kartoffeln, Wolle usw. sowohl die nötigen Sämereien wie auch Düngemittel. Die Getreidehändler und auch andere Händler sind vielfach zugleich der Kreditgeber für den Landwirt, der allerdings in den meisten Fällen verpflichtet ist, nur seinem Bankier die Ernte und sonstige Erzeugnisse, vielleicht zu besonders niedrigen Preisen zu verkaufen.

Auch in der Industrie sind viele Betriebe gleichzeitig mit Handel verbunden, so üben die Sägewerke einen umfangreichen Holzhandel aus, die großen Mühlen handeln gleichzeitig mit Korn und Mehl, manchmal auch mit Dünge- und Futtermitteln.

Diejenigen Zweige des Großhandels und des Einzelhandels, die Gegenstände des täglichen Bedarfs wie Mehl, Zucker, Kolonialwaren, Textilwaren, Salz, Kohlen usw. führen, stehen natürlich sowohl zur ländlichen als auch zur städtischen Bevölkerung in Beziehung. Doch ist der teilweise recht große Umfang ihres Geschäftes, dies gilt namentlich von unseren zahlreichen kleinen und mittleren Landstädten, vor allem abhängig von der kaufkräftigen Landbevölkerung in naher und ferner Umgebung, die an Zahl die Einwohnerzahl der betreffenden Städte übertrifft.

Nur in unseren beiden Seestädten Rostock und Wismar wird das Wirtschaftsleben neben der Landwirtschaft durch die Schiffahrt und den überseeischen Handel beeinflußt. Abgesehen davon, daß Rostock der Hauptsitz aller Großhandelszweige, für einzelne auch Wismar und Schwerin ist, finden wir in den beiden Hafenstädten Erwerbszweige, die ausschließlich zur Schiffahrt in Beziehung stehen, so Werften, Reedereien, Spediteure, Händler für alle Bedürfnisse der Schiffe und ihrer Mannschaft, ferner Schiffsmakler, Stauer, Versicherungen usw.

Der Überseehandel hat zwar den Umfang, den er vor dem Kriege in den beiden Häfen hatte, noch nicht wieder erreicht, doch ist der Umschlag in Kohlen aus England und Schottland, von Holz aus Schweden und Finnland, sowie von Getreide nach außerdeutschen Staaten ein nicht unbedeutender.

Die Struktur des Gewerbes ist nun nicht etwa eine Erscheinung der neuesten Zeit, sondern sie hat sich erst in sehr langer und langsamer Entwicklung, bei der Land- und Forstwirtschaft liegt dies schon in ihrer Natur, zu dem eben geschilderten Bild gestaltet, sodaß unsere Ausführungen zum Teil selbst noch auf das vorige Jahrhundert Anwendung finden könnten. Für diese langsame Entwicklung spricht das Alter von 100, selbst von 150 und 200 Jahren mancher Firmen, wenn auch selbst einige dieser alteingesessener Häuser der Notzeit nach dem Kriege zum Opfer gefallen sind. Zu nennen sind hier die 3 Grabower Geschäfte Christian Rose, Brauerei, die Mühle von C. P. J. Bollbrügge und die Lederfabrik H. G. Staude, ferner die Zichorienfabrik von J. H. L. Hoffman in Parchim. Die Erzeugnisse (Tabakwaren) der nach 100jährigem Bestehen kurz vor dem Kriege erloschenen Firma Saniter und Weber in Rostock werden heute noch von einer Rostocker Firma unter dem alten Namen hergestellt. Von reinen Handelsfirmen seien erwähnt die Weinhandlungen von F. A. Wöhler in Schwerin und Georg Martens in Rostock, ferner die Getreide- und Holzhandlung Chr. Callies in Grevesmühlen, schließlich die Rostocker Firmen P. J. Behnck und J. F. Schomann jun.

D. Die verkehrsgeographische Lage des Landes.

Mecklenburg-Schwerins Verkehrslage ist gekennzeichnet durch seine Lage zum Meer, durch seine Lage zu den größten deutschen Binnenwasserstraßen, sowie durch seine Verkehrslage zu den wichtigsten Absatzpunkten Hamburg und Berlin. Im Norden grenzt es an die Ostsee, die Südwestecke wird in südost-nordwestlicher Richtung von der Elbe berührt, welche in Verbindung steht mit der parallel zur Ostsee in ostwestlicher Richtung den ganzen Süden durchfließenden Elde. Dies sind zwei von der Natur gegebene Verkehrsstraßen, die die beiden großen Ausfalltore des Landes bilden. Hinzu kommt die östliche und südöstliche Einstellung entlang der Trebel, Peene und Havel.

Die von der Natur gegebene Verkehrslage ist im allgemeinen als ungünstig anzusprechen. Die großen Ströme Elbe und Oder fließen um Mecklenburg herum, nur die Elbe berührt das Land an zwei Punkten, Dömitz und Boizenburg, Orte, die als wichtige Umschlagorte kaum in Frage kommen.

Auch Mecklenburgs Lage zur Ostsee darf nicht überschätzt werden. Das Land besitzt zwar in den Städten Rostock und Wismar zwei natürliche Häfen, welche zur Zeit der Hansa in großer Blüte standen, doch ließ man sich in jüngerer Zeit für den Verkehr der Schwergüter Mitteldeutschlands von Lübeck durch den Bau des Elb-Travekanals zuvorkommen, obwohl die Verbindung Magdeburg-Schwerin-Wismar nur 293 km. gegen 330 km des Weges Magdeburg-Lübeck betragen hätte; auch dieser große Verkehrsweg führt also am Lande vorbei, namentlich zu Wismars Schaden. Auf der andern Seite

wurde das Projekt, Rostock durch eine Kanalanlage größeren Stils mit Berlin zu verbinden, durch den Großschiffahrtsweg Stettin-Berlin wirtschaftlich unmöglich gemacht, sodaß Mecklenburg-Schwerin im Osten umgangen wurde wie durch den Elb-Travekanal im Westen.

Wichtig ist Mecklenburgs Lage zu den Großstädten Hamburg und Berlin. Auch hier war die Verkehrslage von Natur aus nicht günstig. Der Ausbau der Verkehrswege, zum Teil auch der natürlichen, brachte in dieser Beziehung wesentliche Besserung, sodaß Mecklenburg-Schwerin sich gegenwärtig auf Hamburg und Berlin einstellen kann.

II. Die Entwicklung des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens.

A. Die Seeschiffahrt.

1. Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel.

Die Entwicklung der mecklenburgischen Seeschiffahrt ist vor kurzer Zeit zu einem großen Teil Gegenstand einer Rostocker Dissertation [5]) gewesen. Der Verfasser unterscheidet in der Entwicklung der Rostocker Seeschiffahrt und Seehandels drei getrennte Phasen: Das Hansesche Rostock, das mecklenburgische Rostock und das reichsdeutsche Rostock. Das Hansesche Rostock erstreckte sein weites Tätigkeitsfeld über die Küstenländer Ost-, West- und Nordeuropas, der Handel mit Erzeugnissen des mecklenburgischen Hinterlandes war wegen der dünnen Besiedlung des Landes und des völligen Fehlens von Verkehrsstraßen ohne Bedeutung. Durch den dreißigjährigen Krieg und die folgenden Wirren wurde die Rostocker Seeschiffahrt völlig vernichtet.

Durch die Konvention von 1748 wurde Rostock an Mecklenburg angeschlossen. Das Mecklenburgische Rostock wurde kraft seiner Privilegien und durch die Benachteiligung Wismars als Auslands Hauptausfuhrplatz des im näheren Hinterlande erzeugten Getreides. Nach Aufhebung der englischen Navigationsakte entwickelte sich die Rostocker Flotte zur drittgrößten deutschen Flotte und betätigte sich hauptsächlich in der Weltfrachtschiffahrt.

Im Reichsdeutschen Rostock vollzog sich die Umwandlung von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt. Eine starke Getreideausfuhr blieb, doch erwuchs der Seeschiffahrt durch die neuen Verkehrsmittel in dem Absatz der mecklenburgischen Erzeugnisse eine starke Konkurrenz, die, begünstigt durch das Fortfallen der Zollschranken, eine Absatzverschiebung nach dem Innern Deutschlands mit sich brachte.

Neben der Entwicklung der Rostocker Seeschiffahrt ist in der angeführten Arbeit die Entwicklung der mecklenburgischen Seeschiffahrt weitgehend berücksichtigt. Zu ihrer tatsächlichen Vervollständigung wollen wir die Übersicht über die Entwicklung der mecklenburgischen Seeschiffahrt durch eine Schilderung der Wismarschen Seeschiffahrt und Seehandels ergänzen.

---

[5]) Walther Müller, Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten, Rostock 1930.

Natürlich kann diese Darstellung im Rahmen einer Arbeit über das gesamte Verkehrswesen Mecklenburg-Schwerins nicht so eingehend ausfallen, wie es in der Sonderuntersuchung über die Rostocker Seeschiffahrt geschehen ist, sondern muß sich mit einem rohen Überblick über die Zusammenhänge begnügen.

2. Wismar zur Zeit der Hansa.

Auch für Wismars Seeschiffahrt und Handel lassen sich mehrere scharf von einander getrennte Entwicklungsepochen feststellen: Das Hansesche Wismar, das Schwedische Wismar, Wismar nach dem Malmöer Vertrag und schließlich der Eintritt Wismars in das neue mecklenburgische Steuer- und Zollsystem von 1863.

Unter den Hansestädten war Wismar, das mit Lübeck, Rostock, Greifswald und Stralsund zu dem wendischen oder ersten Quartier, der Spitzengruppe der Hansestädte, vereinigt war, eine der rührigsten; bald nach 1270 bereits knüpfte es Handelsbeziehungen mit England und Flandern an. Aus Flandern bezogen wahrscheinlich die Wandschneider ihre Laken, mit Norwegen setzt ein reger Fischhandel und die Ausfuhr von Korn, Mehl, Malz, Bier und auch Leinewand ein [6]). 1251 gewährte König Abel von Dänemark den Wismaranern den gleichen Schutz für den Handel in seinem Reiche wie seinen Untertanen [7]). Dieser Wismarsche Handel konzentrierte sich namentlich auf Schonen; als Haupthandelsartikel erscheint der Hering, der in der Gegend von Schonen in großen Mengen gefangen und als Fastenspeise in dem katholischen Deutschland sehr geschätzt wurde. Außer in Schonen hatte Wismar besondere Privilegien, außer denen, die ihr als Hansestadt zustanden, in Schweden (zollfreie Biereinfuhr in Kalmar), in Dänemark und Norwegen [8]). Eins der wichtigsten Ausfuhrartikel war Bier. In der Erzeugung von Brauereiprodukten war Norddeutschland im Mittelalter dem Süden weit voraus. Wismar, Rostock, Bremen, seit der Mitte des 14. Jahrhunderts auch Hamburg, dann Eimbeck erzeugten Biere, die von Flandern bis Finnland bei keiner Gasterei fehlen durften. Für die Güte des Wismarschen Bieres, das sehr stark eingebraut wurde und in Schweden und Dänemark Öl genannt wurde, spricht das Verbot des Lübecker Rates von 1383, Wismarsches Bier in Lübeck einzuführen, offenbar mit Rücksicht auf das heimische Braugewerbe [9]).

---

[6]) Techen, a. a. O. S. 5.
[7]) Willgeroth, a. a. O. S. 195.
[8]) Als Quelle für die folgenden Ausführungen diente: Die Geschichte der Seestadt Wismar von Friedrich Techen, Wismar 1929; soweit andere Quellen herangezogen wurden, sind diese besonders vermerkt.
[9]) Willgeroth, a. a. O. S. 187.

In dieser Zeit (14. Jahrhundert) wuchs der Wohlstand der Stadt, wofür die zahlreichen Bauten ein Zeugnis ablegen; das Rückgrat für diesen Wohlstand werden das aufblühende Brauergewerbe, die Schiffahrt und der Handel gebildet haben, wobei die Märkte auf Schonen in erster Linie gestanden haben mögen.

Für das 15. Jahrhundert läßt sich ein starker Salzhandel Wismars feststellen; das Salz wurde von der französischen Küste südlich der Loire, später auch von Spanien bezogen und nach Livland, Preußen und den nordischen Reichen weiter versandt.

Im 16. Jahrhundert setzte die Zeit des Niederganges Wismars ein. Die Ursachen sind verschiedene: der früher sehr bedeutende Absatz des Bieres ging wegen verschlechterter Qualität zurück, in dem ertragreichen Salzhandel mit Livland und auch im Handel mit Preußen und Flandern traten die Holländer mit größeren Schiffen und zweckmäßigerer Takelung in erfolgreichen Wettbewerb, der Handel mit Schonen ging durch verringerten Heringsfang und mancherlei Zwistigkeiten erheblich zurück, ebenso der Handel mit Bergen. Befördert wurde diese Tendenz durch das Hervortreten des westlichen Europa auf dem Gebiete des Handels und der Schiffahrt, durch die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien, welches eine Verlagerung des Verkehrs von der Nord- und Ostsee nach überseeischen Ländern bewirkte. Nachdem im Jahre 1535 Jürgen Wullenweber vergeblich versucht hatte, den Hansabund wieder herzustellen, und die Hansa ihre Privilegien im Ausland und damit die Herrschaft über den Handel verloren hatte, erlangten Holland, Portugal, Spanien und England die Vormachtstellung im auswärtigen Handel [10]). Die gesunkene Bedeutung der Ostsee als Handelsmeer wurde vollends durch den dreißigjährigen Krieg vernichtet. Damit wurde auch Wismars Handel und Seeschiffahrt gänzlich zerstört; 1633 klagte die Stadt, daß in sechs Jahren kein Anker gelichtet sei. Auch die Verbindung der Hansestädte wurde aufgelöst.

3. Wismar unter schwedischer Herrschaft.

Im Frieden von Osnabrück im Jahre 1648 wurde Stadt und Hafen Wismar der schwedischen Krone als immerwährendes und unmittelbares Reichslehen überlassen. Zunächst schien Wismars Seeschiffahrt und der Handel wieder aufblühen zu wollen; der Stadt waren vielfache Vergünstigungen zugebilligt worden, doch konnten diese Bevorzugungen nur einen Teil des Schadens gutmachen, den der Schwedenzoll und die Abschneidung Wismars von seinem natürlichen Hinterlande verursachten. 1669 zählte die Wismarsche Flotte 43 Schiffe mit einem Durchschnitt von 47 Lasten, 1673 gar 45 Schiffe mit einem Durchschnitt von 57 Lasten. 1685 war die

[10]) Raabe-Quade, a. a. O. S. 171.

Zahl der Schiffe auf 35 (Durchschnitt 36 Last), 1690 auf 39 (Durchschnitt 31 Last), 1697 auf 29 (Durchschnitt 25 Last) gesunken; 1790 waren alle Schiffe unter neutrale Flagge gebracht oder verkauft worden.

Ein Grund mit für Wismars Niedergang waren die vielfachen Kriege Schwedens, in die die Stadt mit hineinverwickelt wurde: Die Kaufkraft versiechte, das Hinterland hatte seine Kundschaft Rostock und Lübeck zugewendet, es fehlte an Unternehmungslust und an Mitteln, die Erwerbslosigkeit war groß, die Brauerei wies eine große Abnahme auf, dafür hatten die kleinen Landstädte in der Umgebung das Brauen aufgenommen und übten selbständig den Kornhandel aus, in Wismar waren keine Frachten zu haben und die Wismarschen Schiffer mußten höhere Frachtsätze fordern als die Lübecker, weil sie nicht wie diese Rückwaren hatten, kurz das früher blühende Wismar befand sich in der größten Notlage.

4. Wismar nach dem Malmöer Vertrag.

Mit dem zunehmenden Verfall steigerte sich der Wunsch Wismars, wieder mit dem alten Vaterlande vereinigt zu werden; die teilweise Erfüllung dieses Wunsches erfolgte durch den Malmöer Vertrag. In diesem im Jahre 1803 geschlossenen Vertrage verpfändete der König von Schweden die Stadt und Herrschaft Wismar und die Ämter Poel und Neukloster gegen 1 250 000 Thaler Hamburger Banko (= 5 701 357 Mark) an den Herzog von Mecklenburg mit dem Recht der Wiedereinlösung nach 100, eventuell nach 200 Jahren. Wismar wurde nach einer über 150jährigen Trennung für Mecklenburg zurückgewonnen (erst am 20. 6. 1903 gewann Wismar auch stadtrechtlich ihre Zugehörigkeit zu Mecklenburg durch Verzicht Schwedens auf die Wiedereinlösung ganz wieder).

Die Erwartungen, die man in die Wiedervereinigung für eine günstige Entwicklung des Handels und der Seeschiffahrt gesetzt hatte, gingen indessen sobald nicht in Erfüllung. Die Lage Wismars wurde im Gegenteil noch mißlicher dadurch, daß es in der mecklenburgischen Zoll- und Steuerpolitik weiterhin als Ausland behandelt wurde [11]), während es andererseits einen Teil der Bevorzugungen einbüßte, die es vorher im Verkehr mit Schweden gehabt hatte. So mußte für 1000 Pfund Kaffee im Werte von 166 Thalern ein Gesamtzoll geleistet werden: in Rostock 6½ Thaler, in Wismar 12½ Thaler, für eine Last Steinkohlen im Werte von 16 Thalern in Rostock 31 Schilling, in Wismar 1 Thaler 41 Schilling, für eine Last englisches Salz im Werte von 30 Thalern in Rostock 1 Thaler 33 Schilling, in Wismar 4 Thaler 31 Schilling usw. Wismars Seeinfuhr war mit 4½ % des Wertes belastet, die Rostocks mit 2½ %, Hamburgs und Lübecks nur mit ½ %. Nicht weniger war der Absatz in das Hinterland belastet: Hamburg und Lübeck

[11]) Raabe-Quade, a. a. O. I. S. 181.

trugen an Import- und Handelssteuern 3%, Rostock an Import und Nach- steuer 3 3/4 %, Wismar an Import- und Handelssteuern 7% des Wertes. Die Last Weizen war für den Seeexport in Wismar mit 2 Thalern 17 1/4 Schilling belastet, in Rostock dagegen nur mit Thaler 20½ Schilling, in Lübeck war sie ganz frei. Immerhin blieb den Wismarern ein Teil der Schwe- dischen Handelsprivilegien, so die Lizenzfreiheit schwedischer Waren in Wismar und die halbe Schiffsfreiheit (bis 1846) für Wismarsche Schiffe, die Wis- marsche Waren nach Schweden oder schwedische Waren nach Wismar brach- ten [12]). Hierdurch gelang es, den Seehandel Wismars unter der mecklenbur- gischen Herrschaft vor der völligen Vernichtung zu bewahren, ja sogar einen geringen Fortschritt zu ermöglichen.

Der Schiffsverkehr, der im Wismarschen Hafen während der zwanzi- ger und dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts bei zum Teil beträchtlichen Schwankungen keine entschiedene steigende Tendenz zeigte (1842/44 betrug der mittlere jährliche Gesamtverkehr an ein- und auslaufenden Schiffen noch 431, fast genau so viel wie 1818/20 mit 433), hob sich vorübergehend in den Jahren 1845/47 auf einen Jahresdurchschnitt von 619 Schiffen, sank aber 1860 wieder auf 462 Schiffe herab. Erst 1875 erreichte er wieder 618 Schiffe und stieg dann stetig auf 1098 im Jahre 1892 und im Jahre 1894 auf 1458 Schiffe [13]).

5. Der Eintritt Wismars in das Mecklenburgische Steuer- und Zollsystem.

Erst nach 60 Jahren wurde dieser Sonderstellung Wismars ein Ende gemacht. Durch das mecklenburgische Zoll- und Steuergesetz vom 19. März 1863, das am 1. Oktober desselben Jahres in Kraft trat, wurde Wismar in das mecklenburgische Zoll- und Steuersystem aufgenommen, die Erhebung der Lizent und der städtischen Warenakzise hatte ein Ende. Durch die meck- lenburgische Zollreform und mehr noch durch den bald darauf erfolgten Bei- tritt zum Zollverein [14]) war endlich der Weg für die wirtschaftliche Entfal- tung Wismars geebnet. Der Schiffsverkehr steigerte sich von 258 im Jahre 1863 eingelaufenen Schiffen mit 72 919 cbm Raumgehalt auf 1884: 472 Schiffe mit 222 682 cbm Raumgehalt, 1890: 521 Schiffe mit 278 377 cbm Raumgehalt [15]), 1913: 757 Schiffe, davon 258 Dampfer, mit 417 787 cbm. Die größte Segelschiffsreederei, J. C. Schomann, verfügte 1858 über 14, 1865 über 29, 1875 über 33 und 1880 über 25 Schiffe. Die erste Dampfschiffsreederei wurde 1883 von Heinrich Podeus gegründet, die 1905 10 Dampfer besaß. Kurz vor dem Kriege ging der Bestand der Wismarer Flotte stark zurück. Diese hatte im Jahre 1830 aus 25 Schiffen (7597 cbm

[12]) Witte, a. a. O. S. 92; Techen, a. a. O. S. 355 f.
[13]) Witte, a. a. O. S. 134/35.
[14]) Witte, a. a. O. 192.
[15]) Witte, a. a. O. 122.

Raumgehalt), 1860 aus 48 Schiffen (24 570 cbm), 1880 aus 43 Schiffen (27 211 cbm), 1900 nach Untergang der Segelschiffahrt aus 24 Schiffen, davon 13 Dampfer, zu 20 785 cbm Raumgehalt (7342 Rg.-T.), 1905 aus 20 Schiffen, davon 16 Dampfer, zu 43 441 cbm Raumgehalt bestanden. Im Jahre 1914 war die Wismarsche Flotte auf 14 Schiffe, davon 7 Dampfer, zu 7 186 cbm gesunken; der einzige Reeder war Ragnar Nilßon mit 3 Dampfern von 5121 cbm.

Mit dem sich steigernden Schiffsverkehr steigerte sich die Ein- und Ausfuhr Wismars erheblich. Die Einfuhr von Holz aus Schweden, die vorher nur den Bedarf Wismars und des benachbarten Hinterlandes gedeckt hatte, steigerte sich nach 1879 bedeutend, und zwar im Zeitraum von 1884 bis 1890 von 14 393 auf 20 957 Kubikmeter [16]). Durch die Rührigkeit von Podeus gelang es Wismar, Lübeck in Hannover, Braunschweig, Hildesheim, Halle und Leipzig erhebliche Konkurrenz zu machen. Die Einfuhr von Steinkohlen aus England nahm bald die erste Stelle ein, sie stieg in dem gleichen Zeitraum von 84 005 to auf 116 778 to. In den neunziger Jahren begann eine erhebliche Einfuhr von Granitsteinen und rohen Kalksteinen aus Schweden und Gotland, die ins südliche Deutschland und nach Österreich weiter versandt wurden. Die Gesamteinfuhr Wismars zur See betrug 1888: 107 537 Tonnen, 1896: 178 794 Tonnen, 1911: 254 700 Tonnen, 1913: 213 000 Tonnen (davon 120 651 to Steinkohlen, 66 353 to Holz, 11 132 to Granit, 4920 to. Kalksteine), von 1904 bis 1913 betrug die durchschnittliche jährliche Einfuhr 239 397 to.

Die Ausfuhr, die immer hinter der Einfuhr zurückblieb, beschränkte sich früher fast ausschließlich auf Weizen. Von 1800 bis 1802 wurden durchschnittlich 5500 to, von 1846—71 durchschnittlich jährlich 9000 to, 1913: 81 800 to Getreide ausgeführt. Nach der im Jahre 1890 erfolgten Gründung der Wismarschen Zuckerfabrik setzte ein starker Zuckerversand in das deutsche Zollgebiet, nach England und den Niederlanden ein (1913: 20 700 to), seit 1894 von Salz nach Schweden und Dänemark (1913: 14 000 to). Die Gesamtausfuhr Wismars zur See betrug 1888: 10 744 to, 1896: 38 561 to, 1913: 122 500 to [17]), von 1904 bis 1913 durchschnittlich jährlich 93 037 to.

B. Die Binnenschiffahrt.

In der Entwicklung des mecklenburgischen Verkehrsmittelnetzes sind die Binnenschiffahrtsstraßen das erste Verkehrsmittel, deren künstlichen Ausbau man plante. Im Laufe der Jahrhunderte tauchten die verschiedensten Projekte auf, von denen wohl das wichtigste die Herstellung einer Elbe-Ostsee-Wasser-

[16]) Witte a. a. O. S. 122.
[17]) ebenda, S. 134.

straße ist. Diese wurde und wird, wie wir an anderer Stelle zeigen werden, auch heute noch mit dem Einfluß der Elde in die Elbe bei Dömitz ausgehend, den Eldelauf etwa bis Neustadt aufwärts in die Stör, dann in den Schweriner See und von hier aus nach Wismar führend, also den ganzen Westen des Landes durchschneidend, geplant.

In engem Zusammenhang mit der Herstellung dieser Wasserstraße steht die Schiffbarmachung der Elde, deren teilweise Regulierung, von Dömitz bis Neustadt, schon in dem vorigen Projekte vorgesehen war. Diese Regulierung sollte ihren Fortgang den ganzen Eldelauf aufwärts durch die mecklenburgische Seenplatte bis in die Müritz nehmen; sie erschloß nach dem Westen auch den ganzen Süden des Landes der Binnenschiffahrt.

Im Westen des Landes wurde ferner die Schiffbarmachung der Sude und Schaale, die sogenannte Schaalfahrt, zeitweise in Angriff genommen. Diese Wasserstraße führte von dem Schaalsee bei Zarrentin, ganz im Westen des Landes an der lauenburgischen Grenze gelegen, in Nordsüdrichtung durch die Schaale in die Sude, welche bei Boitzenburg in die Elbe mündet.

Während diese drei Projekte geographisch und teilweise auch historisch eng zusammenhängen, stehen die übrigen Pläne isoliert. Von den letzteren ist als die wichtigste die Wasserstraße Güstrow-Rostock, im Norden des Landes, anzusehen; sie ist gewissermaßen ein Konkurrenzplan gegen die Ausführung der Elbe-Ostsee-Wasserstraße durch einen vorgesehenen weiteren Ausbau in südlicher Richtung bis an die Elde. Auch dieses Projekt hat, wie wir später sehen werden, noch heute seine Vertreter.

Schließlich sind die im Nordosten schiffbar gemachten Flüsse Peene, Recknitz und Trebel zu nennen; sie stellen vom Malchiner See durch den Cummerower See gehend teils als Grenzfluß zwischen Pommern und Mecklenburg eine Verbindung mit der Ostsee bei Ribnitz her, teils leiten sie den Verkehr über Demmin nach Pommern hinein, namentlich auf Stettin zu; jedoch ist ihre Bedeutung eine untergeordnete.

1. Die Elbe-Ostsee-Wasserstraße.

Als die älteste künstliche Wasserstraße wird vielfach die Verbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee angenommen [18]). 1480 wollten die Herzöge

[18]) Für diese Annahme spricht ein Schenkungsschreiben des Sächsischen und Bayrischen Herzogs Heinrich Leo, aus dem entnommen wird, daß schon 1170 eine Schiffsverbindung zwischen Schwerin und Wismar bestanden hat (. . . ad usus etiam mercationum suarum in pertu qui Wissemar dicitur, duas magnas naves quae Koggen appelantur et minores quotcunque voluerint naves alias sine contradictione quorumlibet hominum semper habuerint. . . .).
Quellen Monatsschrift von und für Mecklenburg, Schwerin 1791 S. 563/64 sowie Mecklenburgisches Urkundenbuch I. Band 786 – 1250, Schwerin 1863, Nr. 202, S. 190 ff.

Balthasar und Magnus, die Söhne Heinrichs IV. [19]) die aus dem Schweriner See fließende Stör mit der Elde verbinden, diese beiden Ströme schiffbar machen und so eine Verbindung zwischen der Ostsee und der Elbe herstellen. Die Veranlassung hierzu lag in den hohen Zöllen, die Dänemark für die Durchfahrt durch den Sund, als einzige Verbindung der Ostsee mit der Nordsee, erhob; zugleich aber legte man Wert darauf, die an dieser Binnenschiffahrtsstraße und ihrer näheren Umgebung liegenden Städte Schwerin, Wismar, Plau, Lübz, Parchim, Neustadt und Grabow direkt mit der Hansestadt Hamburg zu verbinden, um dem holländischen Kornhandel Konkurrenz zu machen. Dieser Plan kam jedoch nicht zur vollen Durchführung, da der Kurfürst von Brandenburg und die Quitzows zu Eldenburg es verboten, den brandenburgischen Teil der Elde, im Amte Eldenburg, schiffbar zu machen [20]). Zu diesem Hindernis kam noch der Geldmangel, da die Ämter sehr verschuldet waren, und die Unruhen mit Rostock [21]), wodurch dieses Projekt vereitelt wurde [22]).

Herzog Albrecht VII., der Schöne, ein Sohn des Herzog Magnus, suchte die Pläne seines Vaters zu vollführen, wurde aber von seinem Bruder, Herzog Heinrich V. hieran gehindert, weil dieser, wegen seiner nahen Blutsverwandtschaft mit dem dänischen Hofe diesen nicht erzürnen wollte, welches durch die Schmälerung der Einkünfte vom Sund durch die Benutzung des neuen Kanals unvermeidlich war [23]). Immerhin begann Albrecht mit seinem Plan, indem er den Schweriner See mit dem Loostener See durch einen Kanal, zu dessen Bau drei Berge durchgraben werden mußten, verband [24]). Heinrich suchte dagegen die Wasserstraße der Warnow und Nebel schiffbar zu machen und die Schiffahrt zwischen Rostock und Güstrow in Aufnahme zu bringen, wie aus einem Schreiben Herzog Heinrichs an den Bürgermeister und die Ratmannen der Stadt Güstrow von 1540 hervorgeht (s. weiter unten).

Die Söhne Albrechts, Johann Albrecht I. und Ullrich II., waren es endlich, die energisch an die Durchführung der Binnenschiffahrtspläne herantraten. Zur Ausführung ihres Planes beriefen sie den Magister der Mathematik Tilemann Stella von Siegen [25]). Der entworfene Plan war sehr

---

U. E. ist es aber möglich, aus diesen Dokumenten herauszulesen, daß gerade k e i n e Verbindung bestanden hat und daß den Schwerinern daran gelegen war, in der Nähe einen Ort zu finden, an dem ihre Schiffe den Winter über liegen konnten. Vielmehr scheint uns der Plan der Regulierung von Schaale und Sude (s. unten) der ältere zu sein.

19) Witte, Meckl. Geschichte, Wismar 1909, S. 279.

20) F. A. von Rudloff, neuere Geschichte von Mecklenburg I Rostock und Schwerin 1821, S. 305.

21) Witte, a. a. O. S. 285 ff.

22) Monatsschrift für und von Mecklenburg S. 567/68.

23) Witte a. a. O. II. S. 15 ff.; Monatsschrift S. 568.

24) Rudloff, neuere Geschichte, S. 304.

25) Balck, Finanzverhältnisse, S. 243.

umfangreich, er sah die Schiffbarmachung der Elde von Dömitz über Parchim, Lübz, Plau bis Waren und Röbel vor, ferner von der Elde bei Neustadt in die Stör mit Verlängerung in den Schweriner See, schließlich von Hohen Viecheln durch einen neuen Kanal nach Wismar. Zunächst ging Tilemann, um die Berührung mit brandenburgischem Gebiet zu vermeiden, daran, einen ganz durch Mecklenburg laufenden Kanal zu bauen, die sogenannte neue Elde, die sich in gerader Linie von Eldena bis Dömitz zieht. Das Gefälle, das im ganzen 21 Ellen 3 Zoll betrug, wurde mittels Schleusen überwunden. Der Bau dieses Kanals begann 1568; am 9. August 1572 durchlief das erste Schiff diese Schiffahrtsstraße und kam am 11. August vor der Brücke zu Dömitz an [26]).

Als nächster Teil wurde die Schiffbarmachung der Elde von Eldena nach Grabow und Neustadt, von da durch die Erbauung des Störkanals und die Schiffbarmachung der Stör bis zur Fähre bei Schwerin vorgenommen.

Zu diesem Teil gehört die Schiffbarmachung der Elde nach Parchim, Lübz, Plau, nach dem Petersdorfer und dem Malchower See in die Müritz [27]). Dieser zweite Teil war im Jahre 1576 fertig, und am Schluß des Jahres, kurz nach dem Tode Johann Albrechts, ging das erste Handlungsschiff aus der Elbe in die Elde und fuhr auf dem neuen Wege bis Hohen Viecheln [28]).

Inzwischen war mit dem schwierigsten Teil begonnen: der Verbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee. Es wurde zu diesem Zwecke ein Kanal gebaut, der durch zwei durchgegrabene Berge in den Loßener See führte, von da durch die Bergmutter Wiese und den durchgegrabenen Moidentinschen Berg in das Eller-Luhn-Moor, in den Moidentinschen Teich, durch den Plasenteich, das Rosental, den Klüßner Mühlenteich, bei dem Dorfe Mecklenburg und Wismar vorbei in die Ostsee. Die ganze Länge berechnete man zu 55 Morgen, 43 Ruten, 4 Ellen oder 1½ Meile, 10 Morgen, 43 Ruten 4 Ellen (jede Meile zu 30 Morgen gerechnet). Der Wasserfall betrug 68 Ellen 10 Zoll, der durch 12 Schleusen überwunden wurde. Diese waren erbaut: am Loßener See, zwischen und Moidentiner Berg, am Ende des Moidentiner Berges am Moidentiner Mühlendamm, am Mecklenburger Teich, am Mecklenburger Berg, am Plasenteich, die Rotehutschleuse als Doppelschleuse, bei Rosental, bei der Klüßer Mühle, am Mecklenburger Tor zu Wismar und bei der Sägemühle am Lübschen Tor. Die letzten 5 Schleusen wurden auf Kosten der Stadt Wismar erbaut. Die erste Schleuse, die in

---

[26]) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 571.

[27]) Dagegen Balck, S. 243: Die mit der zweiten Strecke gleichzeitig projektierte weitere Schiffbarmachung der Elde über Parchim, Lübz, Plau in den Müritzsee blieb damals ruhen. — Diese Meinung dürfte irrig sein, denn aus dem oben angeführten Schleusenbau läßt sich schließen, daß auch die Elde bis zum Plauer See, wenn auch unvollkommen, schiffbar gemacht wurde. Der weitere Ausbau ging erst 1792 vor sich (Lisch, Jahrbücher 1852 S. 14 ff.).

[28]) Monatsschrift für und von Mecklenburg S. 572.

Abwesenheit Tilemann Stellas erbaut war, war so schlecht, daß er sie für untauglich erklärte. Die Schleusen waren sämtlich aus Holz gebaut, ihre Länge betrug 90 – 100 Fuß, ihre Breite 18 – 20 Fuß. Das Werk dauerte 18 Jahre, von 1564 – 1582 [29]).

Dieser Schiffahrtsweg wurde namentlich von hamburger und lüneburger mit Salz befrachteten Schiffen benutzt, welche aber diese Fahrt bald wieder wegen Unbequemlichkeiten der Schleusen und der schweren Lenkung der Schiffe in den vielen Krümmungen aufgaben, besonders aber wegen des Fehlens der Ueferdämme, wodurch das Treideln erschwert und auf einigen Stellen unmöglich gemacht wurde.

Überhaupt war das Werk Tilemanns mit zu geringen Mitteln in Angriff genommen worden. Die Folge war, daß die Kanäle nicht tief genug und zu schmal ausgegraben wurden; es entstanden daher im Sommer Klagen über Wassermangel, namentlich der Kanal von Dömitz bis Eldena wurde oft durch Sand zugeschwemmt. Ebenso schlecht war es mit den Schleusen, die, sämtlich von Holz, zu klein und schwach angelegt waren, sodaß bereits der Erbauer beständig daran flicken und reparieren mußte. Der Verfall dieses für damalige Zeit großzügig und weitsichtig angelegten Werkes wurde noch dadurch beschleunigt, daß die Pest und die Wirrungen des dreißigjährigen Krieges die Schiffahrt und so das Interesse für die Wasserstraßen unterdrückte.

Aus Verträgen aus den Jahren 1611, 1617 und 1621 geht hervor, daß Herzog Adolf Friedrich I. und sein Bruder Hans Albrecht an eine Restauration dachten. Ihre Pläne aber kamen infolge des Krieges und des ständigen Geldmangels nicht zur Ausführung.

1629 war es Wallenstein, der den Plan der Verbindung der Ostsee mit der Elbe tatkräftig durchzuführen gedachte [30]). Er ließ zu diesem Zwecke den italienischen Baumeister Alexander Boni (oder Borry) kommen, der nach Besichtigung der Überbleibsel der alten Kanäle folgendes Gutachten abgab: es müßten, wenn das Werk dauerhaft und gut gemacht werden sollte, die von Tilemann Stella angelegten Kanäle, nebst dem ganzen Eldenstrom ansehnlich vertieft und breiter gemacht, die Ufer mit einer doppelten Böschung wegen des Schiffziehens eingefaßt und befestigt werden. Die Schleusen müßte man massiv erbauen und so groß machen, daß mehrere kleinere und größere Eldenfahrzeuge zugleich in die Schleusen gehen könnten. 1630 wurde jedoch Wallenstein von den Schweden aus Mecklenburg vertrieben, sodaß auch sein Plan nicht zur Ausführung gelangte. Der Bach, der aus dem Schweriner See nach Wismar führt, der Rest des alten Kanals, wird fälschlicherweise nach ihm Wallensteingraben genannt.

---

[29]) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 572 ff.

[30]) . . . so wie Wallenstein in Neustadt ankam, (21. 6. 1629) fing er gleich an zu regieren . . . dann erkundigte er sich gleich nach den für die Flußschiffahrt auf der Elde sehr wichtigen Schleusen und befahl ebenmäßig, daß dieselben gebauet werden sollten. Aus: Lisch, Jahrbücher, XXXV, 1870, S. 57/58.

Der Kaufmann Gaue aus Pirna machte 1655 den Antrag, er wollte gegen Zusicherung mehrerer Handelsfreiheiten die Kosten zur Wiederherstellung der Schiffahrtsverbindung von Dömitz nach Wismar vorschießen. Dieser Antrag wurde zwar angenommen und diesbezügliche Kontrakte und Privilegien angefertigt, doch erwiesen sich nach dem Kostenanschlag seine Mittel als zu schwach [31]).

Auch das Vorhaben Herzog Christians Ludwigs I., der sich 1662 von dem Lübeckschen Baumeister Wolter einen Kostenanschlag machen ließ, scheiterte durch Streitigkeiten und Geldmangel. Die Reste der Wasserwerke und Schleusen vermoderten und verfielen vollständig, das Wasser riß ein Stück nach dem andern fort, die Bauern benutzten die Trümmer als Brennholz, Schilf und Rohr bewuchs den Wasserlauf, angeschwemmter Sand machte den Wasserweg seicht und unbefahrbar.

Die Landtage von 1723 und 1725 befaßten sich mit der Schiffbarmachung mecklenburgischer Flüsse, jedoch ohne sichtbaren Erfolg [32]).

Sofort nach seiner Wiedervereinigung mit Mecklenburg griff Wismar die alten Kanalpläne wieder auf durch Eingaben an die Regierung in den Jahren 1803, 1810, 1828. Die Kosten, die um 1826 auf 250 000 Thaler geschätzt wurden, wollte man durch Ausgabe von Aktien aufbrigen. Als nach Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1890 der Bau des Elbe-Travekanals geplant wurde und dem Handel Wismars eine starke Gefährdung drohte, wurde 1892 ein Kanalverein gegründet, der sich im folgenden Jahre durch Zusammenschluß mit dem Elde-Stör-Kanalbauverein zumElbe-Ostsee-Kanalbauverein erweiterte. Die Kosten des Projektes wurden damals auf 20 Millionen Mark veranschlagt, hiervon entfielen auf die Strecke Wismar-Schweriner See 5 Millionen Mark, wovon Wismar 1 875 000 Mark, Schwerin 625 000 Mark übernehmen wollte. Auf dem Landtage von 1897 wurde die im Jahre 1895 eingereichte Vorlage mit 51 gegen 24 Stimmen abgelehnt. Im November 1913 löste sich schließlich dieser Kanalbauverein auf [33]).

2. Die südmecklenburgische (Elde-) Wasserstraße.

Von 1798 bis 1803 wurde die Schiffbarmachung bei Lenz und bei Eldenburg erfolgreich betrieben: die beiden Kanäle wurden auf 40 Fuß verbreitert und sämtliche Seen vom Plauer See bis zur Müritz auf die gleiche Wasserhöhe gebracht, indem man bei Plau seit 1798 allmählich das Wasser ablaufen ließ [34]).

---

[31]) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 613 ff.
[32]) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 671 ff.
[33]) Techen, a. a. O. S. 371 f.
[34]) Lisch, a. a. O. 1852, S. 14 f.

Die eigentliche Schiffahrt wurde erst durch eine seit dem Jahre 1831 ins Leben getretene Aktiengesellschaft und durch Unterstützung aus Landesmitteln ins Werk gesetzt. Man sah nun gänzlich von einer Verbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee ab, sondern sammelte alle Kräfte zur endgültigen Ausgestaltung einer südmecklenburgischen Wasserstraße, besonders die Korrektion der Stör aus dem Schweriner See in die Elde von Banzkow aus durch die Lewitz vermittelst des sogenannten Störkanals. Gleichzeitig kanalisierte man die Elde in gerader Richtung bis vor Neustadt (Friedrich-Franz-Kanal). Schließlich ging man an die Schiffbarmachung der Elde bis nach Waren und erweiterte diesen Schiffahrtsweg durch Kanalisierung der Flüsse und Seen der Müritz bis Fürstenberg, sodaß man eine Binnenwasserstraße von Dömitz durch Mecklenburg bis in die Havel erhielt. 1837 war dieses Werk vollendet, das die Herrscher Mecklenburgs schon vor fast 4 Jahrhunderten geplant hatten und dessen Ausführung erst so spät und unter Verzicht auf die Verbindung mit der Ostsee gelang; ein Verzicht, der, in Verbindung mit dem Unterbleiben einer Wasserverbindung von Rostock bis Plau, die Entwicklung der mecklenburgischen Wirtschaft, namentlich die unserer Städte Rostock und Wismar sehr geschädigt hat, zu Gunsten der Wirtschaft unserer Nachbarstädte an der Ostsee.

3. Die Schaalfahrt.

Ein interessantes Schlaglicht auf den wirtschaftlichen Kampf Mecklenburgs mit der benachbarten Hansestadt Lübeck wirft die Entstehungsgeschichte der Schiffbarmachung der Sude und Schale.

Ein großer Teil des Wismarer Handels bestand bereits im 14. Jahrhundert in dem Zwischenhandel mit Lüneburger Salz. Dieses wurde bei Boizenburg über die Elbe nach Mecklenburg geschafft, dann über Gadebusch und Mühlen-Eichsen zu Lande nach Wismar transportiert und dort von anderen Ostseestädten gegen eigene Erzeugnisse eingetauscht [35]).

Dieser Transport zu Wagen war aber recht umständlich und kostspielig, und als die Lübecker sich 1390 von Herzog Erich zu Sachsen-Lauenburg die Erlaubnis auswirkten, einen Kanal nach Mölln und von da in die Elbe zu bauen, die sogenannte Stecknitz, wurde dem Handel Wismars und Boizenburgs großer Schade zugefügt, da das Salz nun größtenteils auf dem bequemeren Wege nach Lübeck geschafft wurde. Mit dem Salz, das damals ein sehr begehrter Handelsartikel war, wanderte nun auch der Handel mit anderen Waren nach Lübeck ab.

König Albrecht von Schweden, Herzog von Mecklenburg, fing zwar bei seiner Rückkehr aus schwedischer Gefangenschaft unter dem Vorwand, die Stecknitz sei zu weit in mecklenburgisches Gebiet hineingegraben, mit den

[35]) Stuhr, a. a. O. S. 3/4.

Lübeckern eine Fehde an; doch wurde diese durch die Vermittlung des Bischofs von Ratzeburg beigelegt [36]).

Indessen verlieh Herzog Albrecht 1412 den Lüneburgern, denen die Vormundschaft Lübecks unbequem geworden war, außer der allgemeinen Schutzleistung und öffentlichen Sicherheit auf der Boizenburg-Wismarer Handelsstraße die Zollfreiheit für erweislich eigentümliche Güter Lüneburger Bürger und die Erlaubnis, zum bequemeren Transport des Salzes und anderer Handelsgüter nach und von Wismar Kanäle und Schleusen zu bauen, wozu ihnen das Holz geliefert werden sollte. Außerdem versprach man, nicht zuzugeben, daß zum Nachteil des Lüneburgischen Salzhandels fremdes, nicht in Lüneburg gesottenes Salz die Elbe herunter nach der See geführt wurde[37]).

Dieser sogenannte Schalkontrakt wurde am 3. 7. 1430 erneuert und die bestimmtere Erlaubnis gegeben, zur Anlegung eines Schiffahrtweges aus der Elbe in den Schalsee die Schaale, ein Nebenfluß der bei Boizenburg in die Elbe fließenden Sude, aufzuräumen, die erforderlichen Schleusen zu bauen, sowie aus dem Schaalsee nach Wismar oder so weit es möglich sei, Kanäle zu bauen; auch günstige Zollbedingungen, an denen die Lüneburger teilhaben sollten, wurden abgemacht. Die Lieferung des Bauholzes und anderer Bedürfnisse zum Schleusenbau ward den Lüneburgern für billigen Preis zugesichert [38]).

Der Ausführung des Planes, den Schaalsee mit Wismar zu verbinden, ist man wegen der sich in diesem Landteil dazwischen schiebenden Ausläufer des baltisch-uralischen Höhenzuges nie ernstlich nähergetreten. Auch die Ausgestaltung der sogenannten Schaalfahrt ging erst über 100 Jahre nach dem letzt erwähnten Kontrakt vor sich, weil einerseits Geldmangel und innere Unruhen in Lüneburg diese Unternehmung hemmten [39]). Andererseits waren die Boizenburger 1422 von Herzog Albrecht V. mit dem ausschließlichen Recht, das schwarze Wasser, die Sude, bis zum Bandekower See mit Flößen und Schiffen zu befahren, begnadigt. Da die Fahrt aus der Elbe in den Schaalsee nur durch die Sude und den Bandekower See bewerkstelligt werden konnte, so fühlte sich das Boizenburger Schifferamt in seinem Privileg verletzt [40]).

Erst in der Mitte des 16. Jahrhunderts wurde die Schaale reguliert und Schleusen errichtet, jedoch erlangte die Schaalfahrt keine große Bedeutung, weil inzwischen eine bequemere Wasserverbindung von Dömitz über den Schweriner See nach Wismar geschaffen war. Durch diesen Weg wurde der Salzhandel blühender als früher, sank aber mit diesem Werk wieder.

---

[36]) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 565.
[37]) Rudloff, Pragmatisches Handbuch, S. 561 f.
[38]) Rudloff, mittlere Geschichte, S. 612 ff.
[39]) Stuhr, a. a. O., S. 6.
[40]) Rudloff, a. a. O., S. 680 ff.

1855 verzichtete die Stadt Lüneburg auf ihre Vorrechte, auf ihre Berechtigung zur Schiffahrt und zur Flößerei, auf Erhebung des Schaalzolls und trat die Zollhäuser ab, gleichzeitig wurde sie von der Erhaltungspflicht entbunden [41]).

4. Die Wasserstraße Rostock-Güstrow.

Die Schiffahrt auf der Warnow zwischen Rostock und Güstrow versuchte schon Heinrich V. in die Wege zu leiten, im Gegensatz zu seinem Bruder Albrecht, der, wie oben erwähnt, die Verbindung mit der Ostsee in Richtung Hohen Viecheln-Wismar anstrebte [42]). In einem 1540 an die Stadt Güstrow gerichteten Schreiben fordert Heinrich die Bürger Güstrows auf, die Wasserverhältnisse und die Möglichkeiten einer Schiffahrt nach Rostock zu untersuchen: . . . alsdann wollet unserm Bruder und uns zu ehren und Euch selbst auch gemeinen unsern Landen undt Leuten zu Wohlfahrt gedeihen, nutz vorthel und Auffnehmen Euwere vorgehabte Meinung Euch unterstehen, solch Euwer Wasser zu hemmen und bereit zu machen, daß ihr und andere mit Schiffen von dannen nach Rostock fahren und kommen mögen [43]).

In seinem Testament, welches Herzog Johann Albrecht I. schon 1573 machte, beauftragte er seine Nachfolger, gemäß des schon bestehenden Vertrages, die Zu- und Abfuhr zu Wasser von Güstrow nach Rostock freizugeben und für die Aufräumung der Nebel Sorge zu tragen [44]).

In dem Abschied des Convokationstages am 13. 6. 1843 wurde die Untersuchung des Projektes erneut in Aussicht gestellt: . . . Einen vorzüglichen Werth legen Wir darauf, die Handels- und Verbindungswege Unserer Seestädte, in sonderheit Rostocks, gesichert und gefördert zu sehen. Wir behalten Uns vor, die neuerdings wieder angeregte Schiffbarmachung der Warnow und der damit in Verbindung stehenden Gewässer mit Zuziehung der Interessenten untersuchen zu lassen [45]).

Auf Antrag verschiedener Anlieger der Nebel und Warnow war 1862 ein Kommissar beauftragt, einen Plan für die Schiffbarmachung auszuarbeiten. Gleichzeitig hatte der Magistrat zu Rostock beantragt, das frühere Projekt einer schiffbaren Verbindung der Warnow und der Nebel mit dem Plauer See wieder aufzunehmen; letzteres wurde als nicht zweckmäßig befunden. In seinem Bericht vor dem Landtage 1863 empfiehlt der Kommissar, einen eigenen Kanal von Güstrow in die Warnow zu bauen, da die Kanalisierung wegen der vielen erforderlichen Durchstiche, des Ausbaggerns der zahlreichen Untiefen, der Uferbefestigungen usw. teurer würde als ein neuer

---

41) Balck, a. a. O., S. 248.
42) Rudloff, neuere Geschichte, S. 304.
43) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 567 f.
44) Monatsschrift für und von Mecklenburg, S. 613 ff.
45) Raabe, Gesetzsammlung III, S. 358.

Kanal. Bezüglich der Warnowstrecke von Bützow bis Rostock rügt er das Fehlen einer technischen Aufnahme dieses Stromes, hält die Warnow aber, mit verhältnismäßig geringen Nachhilfen, genügend tief und breit für Seeschiffe. Außerdem mache das geringe Gefälle die Bergfahrt wenig schwieriger als die Talfahrt und beseitige von vornherein die Besorgnis vor späteren Versandungen, bedeutenden Uferbrüchen usw. [46]). Die Stände aber lehnten die Kosten für weitere Vorarbeiten ab. 1894 wurde schließlich der Kanal Bützow-Güstrow als Teilstrecke eines geplanten Anschlusses an die südmecklenburgische Wasserstraße hergestellt.

5. Die Schiffbarmachung der Peene, Recknitz und Trebel.

An sonstigen Wasserstraßen sind die kanalisierten Peene, Recknitz und Trebel zu nennen.

Auf dem Landtage von 1862 beantragte der Magistrat von Neukalen die Landeshülfe für die von ihm im Schiffahrtsinteresse beabsichtigte Korrektion der aus dem Teterower See fließenden Peene von der Stadt abwärts bis zur Einmündung in den Cummerower See, sowie für die Anlegung eines Hafens bei der Stadt. Durch diese Kanalisierung sollte eine Wasserverbindung mit den Städten Demmin, Wolgast, Anklam und Stettin, mit der Recknitz durch die Trebel und mit der Eisenbahn bei Malchin erreicht werden [47]). In einem dem Landtag von 1865 vorgelegten Reskript wurde dieser Korrektion zu unterwerfende Strecke mit 22 080 Thaler Kosten veranschlagt. Da der Fluß die Grenze bildet zwischen Mecklenburg und Preußen, sollte jedes Land die Hälfte der Kosten tragen. In der Landtagssitzung von 16. 12. 1865 wurden die auf den mecklenburgischen Anteil fallenden Kosten von 11 040 Thalern angenommen; davon sollte die Stadt Malchin, unter Hinzurechnung eines Betrages der Friedrich-Franz-Eisenbahn von 2500 Thalern, 3040 Thaler aufbringen, die übrigen 8000 Thaler sollten aus Landesmitteln bestritten werden, etwaige höhere Kosten wollte der Großherzog übernehmen [48]). Die Verhandlungen kamen aber ins Stocken, da sie auf preußische Anregung im Jahre 1866 auch auf das Projekt der Trebel-Korrektion ausgedehnt wurden, wofür Mecklenburg eine Beihülfe von 10 000 Thalern leisten sollte; dieses Ansinnen lehnten die mecklenburgischen Stände ab [49]). Schließlich gab Preußen nach, und so wurde 1867 die Peene-Korrektion gemeinsam begonnen und 1874 beendet [50]).

Im Jahre 1763 wurde von der Landesregierung der Plan zu einer Vereinigung der schiffbaren Recknitz mit der Nebel bei Güstrow gefaßt und

---

[46]) A. f. L. 1863, S. 668 ff.
[47]) A. f. L. 1863, S. 31, 60.
[48]) A. f. L. 1865, S. 620, 659.
[49]) A. f. L. 1868, S. 88 ff.; A. f. L. 1870, S. 436.
[50]) Balck, a. a. O., S. 249.

dem Amtmann Koch zu Sülze aufgetragen, die Möglichkeit zur Ausführung zu untersuchen und darüber zu berichten; jedoch wurde ein weiteres Resultat nicht mehr erzielt [51]). Die Schiffbarmachung der unteren Recknitz von Sülze ab bis Ribnitz auch für größere Schiffe wurde 1775 und 1776 von schwedischer Seite (damals Herren über Pommern) angeregt [52]). Auch auf dem Landtage von 1867 kam dieses Projekt zur Sprache, indem von einer Prüfung der Recknitz zwecks Schiffbarmachung gesprochen wurde [53]), jedoch mit negativem Erfolg.

Die Trebel, ein Nebenfluß der Peene, scheint schon im 13. Jahrhundert durch einen Kanal mit der Recknitz verbunden worden zu sein [54]). Sie ist für Schiffe kleineren Ausmaßes schiffbar, ihre auf dem Landtage von 1867 angeregte Kanalisierung scheiterte, da mit Preußen keine Einigkeit erzielt werden konnte [55]).

C. Die Landstraßen.

Während die bisher behandelten Verkehrsmittel keinen bedeutenden Einfluß auf die Gestaltung der mecklenburgischen Wirtschaft hatten, mit Ausnahme der Seeschiffahrt auf unsere Hafenstädte und deren näheren Umgebung, brachten die Landstraßen [56]) und die Eisenbahnen einen beachtlichen Umschwung in der wirtschaftlichen Tätigkeit unseres Landes mit sich.

1. Die Landstraße als Fernverkehrsmittel (1826 – 46).

Der Verkehr im Innern Mecklenburgs bewegte sich vor dem Bau der Landstraßen auf den Landwegen und war infolge der schlechten Beschaffenheit der Wege äußerst erschwert, daher auch nur gering. Auf schwerem Boden waren die Wege nur bei Trockenheit oder Frost, auf leichtem Boden nur bei Feuchtigkeit fahrbar. Besonders berüchtigt waren die Wege von Wismar nach Schwerin, von Schwerin und Wismar nach Lübeck, von Güstrow nach Teterow, von Rostock nach Güstrow und Neubrandenburg. Auf solchen Stra-

---

51) Lisch, Jahrbücher XI, S. 113.
52) Lisch, Jahrbücher, XI, S. 111.
53) A. f. L. 1868, S. 89.
54) In einer Urkunde vom 24. Februar 1298 (in die beati Mathye apostoli) verspricht Nikolaus, Fürst von Rostock, der Bürgerschaft von Sülze unter anderem einen Kanal zwischen der Recknitz und der Trebel: . . . admeatum quendam de fluvio Trebele usque in fluvium Reckenitze per invamen terrae adiacentis fiere procurabimus . . . Meckl. Urkundenbuch IV. Band S. 45/46.
55) A. f. L. 1868, S. 88 ff.; Balck, a. a. O., S. 250.
56) Unter Landstraßen verstehen wir die kunstmäßig angelegten, mit Pflasterung irgend einer Art versehenen Straßen, Chausseen, im Gegensatz zu den sich mehr oder weniger im Naturzustande befindlichen Landwegen.

ßen zerbrochene Wagen, krepierte Pferde und auf Vorspann wartende Wagen anzutreffen war nichts seltenes [57]).

Durch schlechte Verfassung der Verkehrswege wurde der Handel im Innern des Landes stark unterdrückt [58]) und blieb zum größten Teil örtlich beschränkt, nur in Städten, die an schiffbaren Wasserstraßen lagen, konnte sich der Handel mehr entwickeln [59]).

Der Kunststraßenbau wurde nun der erste Vorbote einer Umformung des ganzen Verkehrs und des wirtschaftlichen Lebens. Die Gründe, aus denen der Kunststraßenbau zur Wirklichkeit wurde, waren hauptsächlich wirtschaftlicher Natur: die innere ökonomische Unhaltbarkeit der Verkehrszustände, die Aussicht auf Erhöhung des Ertrages der landwirtschaftlichen Betriebe, die Hoffnung auf ein allgemeines Aufblühen von Handel, Gewerbe und Industrie, der allgemeine Wunsch nach Schaffung schnellerer und weniger gefährlicher Reisemöglichkeiten [60]).

Den ersten äußeren Anstoß zum Landstraßenbau gab die durch Mecklenburg führende Heerstraße, welche von Hamburg und Berlin bis zu den mecklenburgischen Grenzorten Boizenburg, bzw. Warnow bereits kunstmäßig gebaut war. Im Jahre 1826 begann man, um diese Lücke auszufüllen, den Bau einer Kunststraße von Boizenburg bis Warnow nach Macadam'scher Art [61]), und 1827 wurde sie für den Verkehr geöffnet [62]).

Bei dem nun einsetzenden Landstraßenbau lassen sich drei Entwicklungsabschnitte unterscheiden:

1. Von 1826 – 46:
   In der Zeit hatten die Landstraßen den ausgesprochenen Charakter von Straßenfernlinien, welche einerseits die bedeutendsten mecklenburgischen Städte unter sich verbinden, andererseits aber besonders die Verbindung mit dem deutschen Verkehrsstraßennetz herstellen sollten;
2. Von 1847 – 1888.
   Der Entwicklungsabschnitt steht ganz unter dem Einfluß des damals einsetzenden Eisenbahnbaues, welcher eine Netzumstellung erforderlich machte und die Bedeutung der einzelnen Landstraßen erheblich verschob, indem die

---

57) Raabe-Quade, II, S. 144/45.

58) A. v. Lengerke, a. a. O., S. 17: Obgleich Mecklenburg seiner glücklichen Lage nach, zu einem ausgebreiteten Handel berechtigt scheint, so ist derselbe doch lange nicht lebhaft genug und zum Teil in den Händen der Hansestädte. Mangelnde Kanäle und die schlechten Landstraßen sind der Lebhaftigkeit unseres Verkehrs unsäglich nachteilig.

59) Lüders, a. a. O., S. 2: Rostock (die bedeutendste Stadt und der bedeutendste Handelsort des Landes) und Wismar treiben Seehandel. Nächstdem sind Boizenburg, Dömitz, Grabow, seit Schiffbarmachung der Elde Parchim und Waren die wichtigsten Handelsorte. Alle diese Städte verdanken die Blüte ihres Handels dem Wasser.

60) Wagner, a. a. O., S. 9/10.

61) Eine Art des Straßenbaus, benannt nach dem Schotten Mac Adam (1756 – 1836); Gegenüber dem älteren System, der sogenannten Packlagechaussee, diente bei dem Macadam eine grobe Schicht als Unterbau, auch kann die Straßendecke aus einer einheitlichen Schicht kleingeschlagener Steine gebildet werden. Die gesamte Steindecke kann beim M. geringer (10 – 25 cm) als bei der Packlagechaussee (20 – 30 cm) werden.

Eisenbahn den Fernverkehr übernahm und die Landstraßen zu Zufahrtsstraßen zur Eisenbahn wurden;

3. Ab 1889:

Durch eine Verordnung vom 4. 10. 1886 [63]) wurde der Ausbau von Landstraßen geringerer Bedeutung angeordnet, die das Verkehrsnetz weiter verästeln und die Vorteile der Verkehrserleichterung bis zu den letzten Zellen der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs voll zur Auswirkung kommen lassen sollten. Der Ausbau dieser Nebenlinien erfolgte mit geringerem technischen Aufwand [64]).

Der Ausbau des Landstraßennetzes war, abgesehen von wenigen kleinen Amtsstraßen, bis zu dem Weltkriege abgeschlossen. In der **Bedeutung** der Landstraßen läßt sich aber nach dem Kriege ein neuer Entwicklungsabschnitt erkennen: die wieder zunehmende Bedeutung der Landstraßen als Fernverkehrsträger durch den sich stark entwickelnden Automobilverkehr.

Das von 1826 an entstehende Straßennetz erhielt eine besondere Bedeutung und Wirkung dadurch, daß es nicht von den Interessenten nach eigenen, mehr oder weniger kurzsichtigen Plänen willkürlich gebaut wurde, sondern es setzte frühzeitig eine planmäßige staatliche Verkehrspolitik ein. In einer Aufforderung zu patriotischen Beiträgen für den Chausseebau vom 23. 3. 1825 [65]) legte der Großherzog einen großzügigen Straßenausbauplan vor. Die Aufzählung der zum Bau in Aussicht genommenen Landstraßen wurde mit geringen Abänderungen entsprechend dem am 16. und 20. 7. 1825 mit einer englischen Baugesellschaft abgeschlossenen Vertrage [66]) in einer Bekanntmachung vom 16. 7. 1825 wiederholt [67]). Hiernach sollten gebaut werden:

1. Die schon oben erwähnte Hamburg-Berliner Landstraße von der preußischen Grenze bei Warnow über Redefin und Boizenburg bis zur lauenburgischen Grenze;
2. als Rückgrat des Netzes eine Längsstraße durch das ganze Land von Malchin über Teterow, Güstrow, Sternberg, Schwerinsche Fähre und Wittenburg bis zur Hamburg-Berliner Landstraße, also offensichtlich als Verbindung des Landes mit Hamburg gedacht;
3. eine parallel zur Ostsee und der eben genannten verlaufende Landstraße von Bentwisch (in der Aufforderung vom 23. 3. 1825 schon von Ribnitz ausgehend [68])) über Rostock, Schutow, Bargeshagen, Doberan, Kröpelin, Neubukow, Wismar und Grevesmühlen bis zur Landesgrenze bei Dassow;

---

62) Raabe, a. a. O., II, S. 145.
63) V.O. betr. den Bau von Nebenchausseen v. 4. 10. 1886, Rbl. 1886, S. 387.
64) Wagner, a. a. O., S. 20.
65) Raabe, Gesetzsammlung III., S. 324 Nr. 2352.
66) Wagner, a. a. O., S. 27.
67) Raabe, Gesetzsammlung III., S. 325/26 Nr. 2353.
68) Tatsächlich wurde dann ja auch als siebterste Straße des Landes die Landstraße von Wismar über Rostock nach Ribnitz im Jahre 1840 im Bau genommen und 1842 dem Verkehr übergeben.

4. von Schwerin bis zur Fähre, als Anschluß der Landeshauptstadt mit der unter 2. angeführten Straße;
5. von Schwerin über Gadebusch bis Roggendorf, wohl mit Anschluß nach Ratzeburg und von da nach Lübeck oder Hamburg gedacht;
6. von Tessin bis Rostock, Erschließung der Nordostecke des Landes.
7. von Schwerin bis Ludwigslust, Verbindung mit der Hamburg-Berliner Straße in Richtung Berlin und Eröffnung des Hinterlandes für unsere beiden Hafenstädte durch die Landstraße;
8. von Schwerin über Zickhusen nach Wismar und
9. von Güstrow über Schwaan nach Rostock.

Dieser Netzesausbauplan sicherte die Erschließung des ganzen Westens und Nordens des Landes und zeigt eine deutliche Anlehnung an die westlichen Großstädte Hamburg und Lübeck. Vervollständigt wurde dieser erste Plan noch durch den Bau der Straße von Rostock nach Neubrandenburg (1829—36), die durch die Südostecke des Landes den Anschluß an Berlin herstellte.

Die Frage, warum die Regierung gerade diesen Netzesausbauplan wählte, wird verständlich aus der Betrachtung dreier weiterer Fragen:

a. Wie verhält sich das Landstraßennetz zu der oben dargestellten geographischen Verkehrslage des Landes?
b. Welchen Einfluß hat die Richtung der Güterbewegung aus und nach Mecklenburg auf die Straßenrichtung?
c. Welche Beziehungen bestehen zwischen Ansiedlung und Straßennetz? [69])

a. Bei der ersten Frage des Verhältnisses des Landstraßennetzes zu der Verkehrslage des Landes, können wir feststellen, daß die natürlichen geographischen Richtungen die Netzentwicklung in dem ersten Entwicklungsabschnitt des Landstraßenbaus maßgeblich gestalteten:

Die Straßenrichtung verläuft nach Norden auf die Ostsee zu nach den Häfen Rostock, Wismar und Lübeck und parallel zur Ostsee, nach Südwesten auf die Elbe zu oder dem Elbelauf folgend, endlich im östlichen Mecklenburg in der Diagonallinie als südöstlicher Einstellung, Peene und Havel verbindend.

Zur Ostsee gehen die Straßen Güstrow-Rostock, Ludwigslust-Schwerin-Wismar und Schwerin-Lübeck, parallel zur Ostsee läuft die Straße Ribnitz-Rostock-Doberan-Wismar, Dassow-Lübeck. Die südwestliche Richtung tritt hervor in den Straßen Ribnitz-Rostock-Güstrow-Schwerin, bezw. Wismar-Schwerin nach Boizenburg und Ratzeburg-Mölln. Die südöstliche Einstellung schließlich kommt in der Straße Rostock-Neubrandenburg zum Ausdruck.

Es waren aber nicht die natürlichen geographischen Voraussetzungen von sich aus, die die Richtung der Straßen bestimmten, sondern sie trugen nur insofern zu der Linienführung bei — wenn man von rein technischen Momenten, die aber in Mecklenburg als ein ziemlich ebenes Land mit so gut

[69]) Wagner, a. a. O., S. 20 ff.

wie keinen natürlichen Hindernissen wie Ströme, Gebirge usw., nicht vorliegen, absieht — als sie die Richtung des Reise- und Güterverkehrs beeinflußten.

b. Der Hauptgüterverkehr aus und nach Mecklenburg bewegte sich in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in der Elde-Elberichtung teils zu Lande, teils zu Wasser nach dem schnellaufblühenden Hamburg; vorzugsweise wurde Getreide dorthin ausgeführt [70]). Ferner aus südlicher und südöstlicher Richtung zu den Hafenstädten Rostock, Wismar und Lübeck; auch hierhin wurde vorwiegend Getreide geschickt, das in der Regel nach England, Holland und Norwegen, zuweilen nach Schweden und Frankreich ausgeführt wurde; in östlicher Richtung auf Demmin, Anklam und Stettin (Peeneweg) war der Verkehr geringer, bedeutender nach Südosten. Butter, Wolle, Holz und Hammel gingen über Fürstenberg nach Berlin; auch das mecklenburgische Fettvieh kam vorzugsweise nach Berlin, da Hamburg und Lübeck ihren Bedarf größtenteils in Holstein deckten. Schweine und fette Ochsen aus dem Osten des Landes wurden auf der Neubrandenburger Straße, aus dem Westen von Parchim und Grabow auf der Hamburg-Berliner Straße nach Berlin gefahren.

Bei diesen Straßenlinien strebte der Verkehr zu den natürlichen Ausfalltoren hin und die Landstraßenrichtung paßte sich der durch die natürlichen geographischen Gegebenheiten beeinflußten Güterverkehrsrichtung an; insofern kann man hier von einer geographischen Bedingtheit des Landstraßennetzes sprechen.

Außer diesen durch die geographische Lage begünstigten Handelsstraßen verursachte die Güterverkehrsrichtung von sich aus den Bau von Landstraßen. Wir denken hier an die Straßen Güstrow-Plau-Meyenburg mit der Fortsetzung nach Berlin und Magdeburg, sowie an die parallel zu unserem südlichen Binnenschiffahrtsweg verlaufende Straße Neubrandenburg-Waren-Plau-Lübz-Parchim-Ludwigslust.

Diese beiden Straßen sind in dem oben genannten Bauplan der Regierung nicht aufgeführt, sondern erst später, als das allgemeine Verkehrsbedürfnis ihre Errichtung notwendig machte, in das vom Staate festgelegte [71]) Verkehrsnetz aufgenommen.

c. Der Güterverkehr bewegt sich zu den Hauptmärkten hin, und so ist der von der Richtung des Güterverkehrs auf die Straßenführung ausgehende

---

[70]) Lüders, a. a. O., S. 2/3.

[71]) Die uns in der oben angeführten Bekanntmachung vom März 1825 zum ersten Male entgegentretende planmäßige staatliche Netzesausbaupolitik setzt sich fort in der Bewilligung der sogenannten Landeshülfe. Ohne Hülfe des Landes war die Erbauung von größeren Kunststraßen für die privaten Interessenten zu kostspielig (die Meile wurde zu 30 000 Thalern und darüber veranschlagt, Balck, a. a. O., S. 238); um jedoch die Landeshülfe zu erhalten, mußten die Straßenbauinteressenten die Anerkennung der Gemeinnützigkeit der zu bauenden Straße durch den Landesherrn und den Landtag erwirken. Auf diese Weise sicherte der Staat den notwendigen Einfluß auf die Ausgestaltung des Straßennetzes.

Einfluß schließlich eine Frage der Lage der Hauptmärkte, die freilich ihrerseits wiederum ihre Entstehung in den meisten Fällen einer günstigen natürlichen Verkehrslage verdanken. Die in Frage kommenden Hauptmärkte waren seinerzeit (um 1850) Berlin, Hamburg, Magdeburg, als Hauptstapelplatz der mitteldeutschen Industrie um den Harz, und Stettin.

Alle Hauptstraßenlinien streben in ihren Endungen, wenn auch teilweise erst mittelbar, auf derartige Hauptmärkte zu, wie schon aus dem oben Gesagten zu ersehen ist. Die Einstellung des Straßennetzes auf Fernverbindungen zu den Hauptmärkten ist in jener Zeit bezeichnend.

Aber auch im Innern bestehen Wechselbeziehungen zwischen den Landstraßen und der Lage der Siedlungen. Auch hier finden wir eine Anpassung der Straßenführung an die Siedlungen, um den Verkehrsbedürfnissen da, wo diese am stärksten und zusammengeballt auftreten, zu dienen. Man suchte hierbei möglichst viele Orte durch eine Straße, also mit möglichst geringem Aufwand zu verbinden. So verband man z. B. Güstrow mit Rostock nur durch einen Abzweig von der Rostock-Neubrandenburger Straße, wobei auch Laage gleichzeitig mit Güstrow verbunden wurde. Die Rostock-Neubrandenburger Straße selber verband alle einigermaßen in der Nähe liegenden Städte wie Laage, Teterow, Malchin und Stavenhagen. Ebenso erfaßte die Straße Rostock-Wismar im großen Bogen die Orte Doberan, Kröpelin und Neubukow mit. Die Straße hatte also damals zwei Aufgaben: die Bewältigung sowohl des Fernverkehrs als auch des Nahverkehrs.

15 Städte des Landes, von 40, waren am Schluß des ersten Entwicklungsabschnittes an das Straßennetz, das das Land, wenn auch mit weiten Maschen durchzog, verbunden. Es bestanden Fernverbindungen zu den größeren Märkten Hamburg, Berlin, Lübeck, Magdeburg, Stralsund und Stettin. Die Gesamtlänge des Netzes betrug 677 km, bei einer damals festgestellten Größe Mecklenburg-Schwerins von 13 161,62 qkm kamen auf einen qkm 51,44 m Landstraße und bei einer damaligen Einwohnerzahl von 519 389 auf 1 km Landstraße 767 Einwohner [72]).

2. Die Wandlung der Bedeutung der Landstraßen zu Zufahrtsstraßen für die Eisenbahn.

Durch das neuauftretende Verkehrsmittel, die Eisenbahn, wurde die Stellung der Landstraßen grundlegend geändert. Während bisher die Landstraßen das vollkommenste Verkehrsmittel gewesen waren, zog jetzt die Eisenbahn in kurzer Zeit den Verkehr an sich. Die Einnahmen der mecklenburgischen Eisenbahnen mit einem Eisenbahnnetz von 19,3 Meilen = 144,75 km stiegen von 119 826 Thalern im Jahre 1850 auf 244 540 Thaler im Jahre 1851, 1852: 283 592 Thaler, 1853: 315 805 Thaler. An Gütern (Han-

[72]) Wagner, a. a. O., S. 30.

delsgüter und Gepäck) wurden in denselben Jahren verladen: 367 368 Ztr. (davon 25 693 Ztr. Gepäck), 899 023 Ztr. (50 517 Ztr.), 1 041 008 Ztr. (53 349 Ztr.), 1 462 622 Ztr. (58 745 Ztr.); auf jede Meile Bahnlänge kamen im Durchschnitt 1851: 3 658 Personen, 1852: 3 988 Personen, 1853: 4 228 Personen [73]). Unter dieser sich ständig steigernden Einwirkung der Eisenbahn auf den Verkehr ging die Bedeutung der Landstraßen mehr und mehr zurück. Vor der Eröffnung der Eisenbahn brachte jede Meile Kunststraße jährlich durchschnittlich 1000 Thaler Einnahme, schon 1856 war dieser Ertrag auf 616 Thaler [74]), also um rund 40% gesunken, 1878 berechnete man den durchschnittlichen Ertrag einer Meile auf 1000 Mark [75]).

Die Einwirkung des Eisenbahnbaus auf die einzelnen Landstraßen war eine sehr unterschiedliche, und zwar lassen sich zwei Gruppen zusammenstellen. Die Landstraßen der ersten Gruppe erfuhren durch die Konkurrenz der Eisenbahn eine fühlbare Abnahme ihrer Erträge, während die der zweiten Gruppe gleichbleibende oder gar steigende Erträge zu verzeichnen hatten.

Zu der ersten Gruppe gehören ausnahmslos die bisher bedeutendsten Fernlinien; parallel zu diesen wurden wegen der zu erwartenden Rentabilität zuerst Eisenbahnlinien gebaut die dann auch einen großen Teil des Verkehrs auf sich zogen. Von dieser Verkehrseinbuße getroffen wurde die Landstraße Hamburg-Berlin und Hagenow-Pritzier durch Eröffnung der Hamburg-Berliner Bahn im Jahre 1846, die Landstraße Schwerin-Güstrow durch den Bau der Eisenbahn Güstrow-Bützow im Jahre 1850, die Landstraße Schwerin-Ludwigslust durch die Schwerin-Hagenower Bahn 1847, die Landstraßen Rostock-Neubrandenburg und Schwerin-Lübeck durch die Vollendung der mecklenburgischen Bahn im Jahre 1864.

Mit der Eröffnung dieser Eisenbahnlinien ist ein sprunghafter Ertragsrückgang der erwähnten Straßen um rund 50% und mehr zu beobachten, der in den folgenden Jahren noch weiter abbröckelt und teilweise erst bei 25% der früheren Erträge sein Gleichgewicht durch die Erträge des Lokalverkehrs wiederfindet.

Die verkehrsmindernden Wirkungen der Eisenbahn auf die Landstraßen der ersten Gruppe gegenüber erfuhren die Straßen der zweiten Gruppe eine Belebung des Verkehrs. Es handelt sich hier nicht um Fernverkehrslinien, sondern um Straßen, die bisher den Hauptlandstraßen den Verkehr zugeführt hatten und jetzt zu Zufahrtsstraßen der Eisenbahn wurden, und um solche, die ihre Existenz einem durch den Eisenbahnbau hervorgerufenem Verkehrsbedürfnis verdanken und gleich als Eisenbahnzufahrtsstraßen gebaut

---

[73]) Statistische Notizen über die mecklenburgische Eisenbahn im A. f. L. 1854, S. 590 ff.
[74]) A. f. L. 1856, S. 277.
[75]) Balck, a. a. O., S. 241.
[76]) Raabe, a. a. O., II, S. 146.

wurden, also Straßen, die ungefähr senkrecht zu den bestehenden Hauptlinien verlaufen oder auf die größeren Bahnhöfe zuführen [77]).

Unter diesen Zufahrtsstraßen sind zu nennen die Landstraßen von Lützow über Vellahn nach Brahlstorf, Wismar-Warin und Warin-Brüel, Ludwigslust-Plau, Güstrow-Lantow, Pritzier-Lübtheen, Dömitz-Ludwigslust, Gnoien-Thürkow, Wismar-Ribnitz, Schwerin-Crivitz, Parchim-Putlitz, Bützow-Kröpelin, Wismar-Klütz, Güstrow-Neukrug und Parchim-Sternberg.

Die in der zweiten Bauperiode neu entstehenden Straßen gehören entweder der zweiten Gruppe an, wie z. B. Schwerin-Crivitz, Dömitz-Ludwigslust, Lübtheen-Pritzier, Güstrow-Dobbertin-Goldberg, Bützow-Neukloster, Grevesmühlen-Klütz, Neukalen-Pisede, oder aber sie bilden eine dritte Gruppe. Die Straßen dieser letzten Gruppe dienten vor allem der Erschließung der bisher von künstlichen Verkehrswegen noch nicht berührten Gegenden und damit zur allgemeinen Verdichtung des Netzes. Hierher gehören die Straßen Plau-Röbel, Parchim-Brüel, Malchow-Ziddorf, Laage-Teffin, Gadebusch-Ratzeburg, Gnoien-Neukalen-Dargun, Goldberg-Karow, Crivitz-Goldberg, Sülze-Gnoien, Oberhof-Sülze-Langsdorf, Schwaan-Doberan, Ribnitz-Sanitz und andere.

Als Ergebnis dieser zweiten Entwicklungsperiode läßt sich feststellen:

1. Die Verkehrsleistungen der großen Durchgangsstraßen wurden von den Eisenbahnen übernommen. Die Eisenbahnen wurden Fernverkehrsträger, die ihnen parallel laufenden Landstraßen dienten nur noch dem lokalen Verkehr;
2. Die senkrecht zu den Eisenbahnlinien laufenden Straßen wuchsen durch ihre Eigenschaft als Eisenbahnzufahrtsstraßen über ihre frühere Bedeutung hinaus;
3. Der Weiterausbau des Landstraßennetzes ging planmäßig vor sich, die Landstraßen hatten zwei Aufgaben zu erfüllen: einerseits durch den Eisenbahnbau erweckten Neuverkehr zu bewältigen, andererseits das Maschennetz der bestehenden Landstraßen zu verengern und den Verkehr weiter in das Landesinnere vorzutragen, also jedesmals eine Erleichterung des Lokalverkehrs. Die Aufgaben dieser Straßen wurden umso wichtiger, je mehr die Wirtschaft des Landes durch die eingetretenen Verkehrsverbesserungen ihren Aufschwung nahmen.

Am Ende dieser Periode waren alle Städte des Landes durch Landstraßen verbunden. Das ganze Land war durch ein Netz von Verkehrsstraßen überspannt, in dem sich zwischen den Eisenbahnen und den Landstraßen in der angegebenen Weise eine Arbeitsteilung vollzogen hatte und das Netz somit eine engverbundene Einheit darstellte.

---

[77]) A. f. L. 1856, S. 278: von den Staatschausseen bringen diejenigen, welche in der Nähe größerer Städte direkt auf die Hauptbahnhöfe der Eisenbahn zuführen, unzweifelhaft Einnahmen, welche alle Kosten reichlich decken.

3. Die Zeit des Nebenstraßenbaues.

Die dritte Periode des Landstraßenbaus wurde eingeleitet durch die Verordnung vom 4. 10. 1886, betr. den Bau von Nebenchausseen, Rbl. 1886, S. 387. Mit dieser Verordnung beabsichtigte man, die Verkehrserleichterung, die durch das bestehende Verkehrsmittelnetz geschaffen war, auch den letzten Güterproduzenten und -konsumenten durch Herstellung der letzten feinen Verästelungen zugänglich zu machen. Dieser Verkehr, im einzelnen gesehen, war natürlich sehr gering und ein Straßenbau nach den alten Vorschriften wäre unwirtschaftlich gewesen. Daher ging man in dieser Verordnung dazu über, den technischen Aufwand dem geringeren Verkehr dieser Nebenlinien anzupassen, indem ausführliche Bestimmungen erlassen wurden, die wichtige technische Erleichterungen betreffend die Höchststeigung, die Stärke der Steilbahn, Planumsbreite, sowie einfachere Stoffe zur Decklage (Kies) und als Unterlage (geschlagene Ziegelsteine) brachten.

Schon vorher (Landtag von 1856) war der Bau von untergeordneten Landstraßen Privatpersonen auf ihrem eigenen Grundstück bei Innehaltung von Mindestvorschriften freigestellt, jedoch ganz auf eigene Kosten; jetzt wurde auch diesen Straßen die Landeshülfe in Höhe von 4500 Mark pro km. zugebilligt. Indessen hatte diese V. O. zunächst kaum nennenswerten sichtbaren Erfolg, da die Landeshülfe zu gering war und auch Bestimmungen fehlten, daß auch für Teilstrecken bis zu einem Kilometer die Landeshülfe bewilligt würde; so wurde 1892 nur die Straße von Malchin nach Duckow angelegt, mit einer Länge von 1½ km [78]).

Erst als die Landeshülfe durch die Verordnungen vom 20. 6. 1892, Rbl. 1892, S. 192, auf 6000 Mark pro km, vom 26. 5. 97, Rbl. 1897, S. 145, auf 9000 Mark pro km und vom 20. 1. 1902, Rbl. 1902, S. 9, auf 11 000 Mark heraufgesetzt wurde, trat eine rege Bautätigkeit ein, die das Land bald mit einer großen Zahl von Nebenstraßen, die entweder als einständige Straßen (nur mit Anschluß auf einer Seite) reine Zufahrtsstraßen zur Eisenbahn oder zu den größeren Landstraßen waren oder als doppelständige Straßen das Maschennetz wiederum verkleinerten, also einem vergrößerten Verkehrsbedürfnis dienten, versorgte.

---

[78]) Wagner, a. a. O., S. 50.

D. Die Eisenbahnen.

1. Die Zeit des privaten Eisenbahnbaus.

Wie im übrigen Deutschland, so ist auch in unserem engeren Heimatland das Eisenbahnnetz, wie es sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelt hat, nicht in zielbewußter Absicht von einer Zentralstelle aus geschaffen worden. Vielmehr sind die einzelnen Linien nach verschiedenen Grundsätzen teils von der Landesregierung, teils von Privatgesellschaften da gebaut worden, wo das Bedürfnis nach Besserung der Verkehrsverhältnisse vorhanden war oder die Aussicht auf Rentabilität der aufgewendeten Kapitalien lockte.

Der erste Gedanke zum Bau einer Eisenbahn in Mecklenburg tauchte im Jahre 1836 in Wismar auf. Hier hatte sich eine Vereinigung zusammengefunden, die eine Bahn von Wismar nach Boizenburg bauen wollte, um Verbindung mit dem Innern Deutschlands zu erlangen. Dieser Plan wurde von Hannover unterstützt, auch der mecklenburgische Landtag 1840 bewilligte eine Beihilfe von 30 000 Thalern für die Meile Eisenbahn. Jedoch ließ man die Idee wegen der größeren Wichtigkeit einer Verbindung zwischen Hamburg und Berlin, durch mecklenburgisches Gebiet führend, wieder fallen. Am 8. 11. 41. kam zwischen Mecklenburg, Hamburg, Preußen, Lübeck und Dänemark (Lauenburg) ein Vertrag zustande, dessen Inhalt die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Bergedorf war. (Zwischen Hamburg und Bergedorf bestand schon eine Bahnverbindung im Eigentum einer A.-G.) Nach einigen Hindernissen, namentlich durch das Brandunglück Hamburgs im Mai 1842, begann 1844 der Bau der 1. Eisenbahn auf mecklenburgischem Boden. Am 15. 10. 1846 wurde der Verkehr zwischen Boizenburg und Berlin und am 15. 12. 1846 auf der ganzen Strecke eröffnet.

War Mecklenburg nun auch mit Hamburg und Berlin, also mit dem Innern Deutschlands verbunden, und hatte die Regierung auch dafür gesorgt, daß die Linienführung in einem weiten Bogen von Boizenburg über Hagenow, Ludwigslust und Grabow weit ins Land hinein erfolgte, so wurde doch nur gerade die unfruchtbare Südwestecke Mecklenburgs berührt und das Verkehrsbedürfnis nur zum geringsten Teil befriedigt.

Bald traten dann auch die Seestädte Rostock und Wismar, jedes für sich, mit Projekten von Anschlußbahnen nach Hagenow hervor. Der Vorschlag der Regierung, beide Projekte zu vereinigen, scheiterte an dem Widerstande Rostocks, das sich von vornherein energisch gegen eine Verbindung von Rostock nach Hagenow über Wismar erklärte, wohl aus Prestigegründen der konkurrierenden Handelsstadt Wismar gegenüber, sondern eine Linienführung über Rampe und einen durch den Schweriner See zu erbauenden Damm befürwortete. Die Durchschüttung des Schweriner Sees wurde jedoch als zu kostspielig, unsicher und schwer verworfen und der Abzweigung der Rostocker Linie bei Kleinen der Vorzug gegeben. (So wurden Kleinen und Hagenow,

die an sich damals wie heute unbedeutende Plätze waren, zu bedeutenden Eisenbahnknotenpunkten, 1844). Es bildeten sich nun auf Anregung von Hamburger und Altonaer Bankhäusern drei Eisenbahngesellschaften, eine Wismar-Schwerinsche, eine Hagenow-Schwerin-Rostocker und eine Güstrower-Bützower, denen die Regierung im Frühjahr 1845 die Konzession erteilte. Die vorausgesehene Verschmelzung dieser drei Gesellschaften, denn für die drei Bahnen hatten größtenteils dieselben Kapitalisten gezeichnet, vollzog sich 1846 zur mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft. Zunächst konnte jedoch, obwohl der Bahnbau in seiner ganzen Länge aufgenommen wurde, nur die Wismar-Schweriner Strecke am 15. Mai 1848 eröffnet werden, denn durch eingetretene Geldschwierigkeiten, die durch die Februarrevolution von 1848 noch verschärft wurden, mußte der Bau der weniger fortgeschrittenen Strecken vorübergehend eingestellt werden. Nach Behebung des finanziellen Mangels durch Ausgabe 4%iger Schuldverschreibungen wurde der Bau bald wieder aufgenommen und bereits am 13. Mai 1850 wurde die Mecklenburgische Eisenbahn in ihrer ganzen Länge dem Verkehr übergeben.

2. Die Episode des landesherrlichen Eisenbahnbaus und -betriebes.

Durch den Bau dieser Linien war ein Teil Mecklenburgs, der westliche, an das Eisenbahnnetz angeschlossen und mit der Ostsee verbunden. Auch hier treten wieder zwei der schon oben erwähnten Ausfallstore Mecklenburgs in den Vordergrund, das südwestliche an die Elbe, an die Verbindung Hamburg-Berlin, und die nördliche Orientierung nach den Seehäfen Rostock und Wismar. — Jedoch konnten diese Linien weder dem Verkehrsinteresse Mecklenburgs noch dem Verdienststreben der Aktionäre genügen, denn der ganze östliche Teil Mecklenburgs war von den Vorteilen der Eisenbahn ausgeschlossen. Dieses veranlaßte die mecklenburgische Regierung zu dem Beschluß, die Strecke Güstrow-Neubrandenburg-Landesgrenze, Mecklenburgische Ostbahn genannt, als Großherzogliche Bahn zu bauen und zu unterhalten [79]). Am 1. Januar 1867 wurde die ganze Linie unter dem Namen Großherzogliche Friedrich-Franzbahn eröffnet [80]). Nachdem sich eine Eisenbahngesellschaft als nicht leistungsfähig genug gezeigt hatte, übernahm die Großherzogliche Regierung im Jahre 1868 den Bau der Strecke Lübeck-Kleinen. Diese Bahn sollte den Nordwesten des Landes erschließen, gleichzeitig die Rentabilität der Mecklen-

---

[79]) (Allerhöchstes Schwerinsches Reskript v. 26. 10. 89 betr. den Ankauf der im Lande befindlichen Eisenbahn. . . .) S. 60: Auf dem Landtage des Jahres 1860 bewilligten die Stände zu diesem Bau eine Beihilfe von 750 000 Thalern und außerdem zahlt das Großherzogtum Strelitz einen Beitrag von 250 000 Thalern.

[80]) Ebenda S. 60: Von dem Augenblick an, wo der Anschluß Mecklenburgs an das Preußische Eisenbahnnetz nach Osten gesichert war, mußte mit einer gewissen Notwendigkeit das Bestreben nach Herstellung einer direkten Verbindung des Meckl. Eisenbahnnetzes mit der Eisenbahn Lübeck-Hamburg zu Tage treten.

burgischen Bahn, insbesondere aber der Friedrich-Franz-Bahn, durch gesteigerten Durchgangsverkehr nach Hamburg und den Häfen Schleswig-Holsteins, wegen der wesentlichen Verkürzung des Weges, haben. Am 1. Juni 1870 wurde diese Strecke in einer Länge von 7,9 Meilen = 59,20 km, eröffnet. Die Mittel beschaffte die Rentei durch Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Verpfändung des Bahnkörpers, sowie der Ämter Bukow, Bützow, Dargun, Doberan, Güstrow, Lübtheen, Ribnitz, Schwaan, Schwerin, Lübz, Toitenwinkel, Warin. —

In der Hand der Regierung waren nun die Strecken Lübeck-Kleinen und Güstrow-Neubrandenburg-Landesgrenze, welche getrennt waren durch die Linien, die im Besitze der mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft waren. Dieser Zustand mußte auf die Dauer zu Unzuträglichkeiten führen; sowohl die Verkehrsinteressen der Allaemeinheit als auch die finanziellen Erwartungen wurden nicht genügend erfüllt. Um sich nun die Vorteile einer Vereinigung aller Eisenbahnen in Mecklenburg anzueignen und zur Förderung der allgemeinen Verkehrsinteressen, trat die Regierung schon im Jahre 1868 an die mecklenburgische Eisenbahngesellschaft zwecks Ankauf der mecklenburgischen Bahn heran. Im April 1870 kam ein Vertrag zustande, nach welchem die Regierung die Mecklenburgische Bahn zum Gesamtkaufpreis von 6 492 000 Thalern übernahm und der Übernahmetermin auf den 1. Januar 1870 zurückdatiert wurde. Die jetzt im landesherrlichen Besitze befindlichen Eisenbahnen wurden unter dem gemeinsamen Namen Friedrich-Franz-Eisenbahn der Verwaltung einer Großherzoglichen Eisenbahndirektion übergeben; es war ein einen einheitlichen Betrieb ermöglichendes Eisenbahnnetz in der ansehnlichen Ausdehnung von rd. 322 km.

Die Rentabilität dieser vereinigten Eisenbahn war nach damaligen Anerkennungen eine durchaus günstige, die Verzinsung des Anlagekapitals betrug in den Jahren 1871 und 1872: 3,24% und 3,64%.

1870: 385 849	Thaler	Einnahme	= 2,81% des Anlagekapitals
1871: 455 426	„	„	= 3,24% „ „
1872: 516 867	„	„	= 3,64% „ „
1873: 555 179	„	schon auf Rechnung der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.	

Hinzu kamen die ideellen Vorteile, die in einer Förderung des Verkehrs und Belebung der Wirtschaft bestanden. Dennoch entschloß sich die Regierung zur Wiederveräußerung der Friedrich-Franz-Bahn. Die Gründe hierzu finden sich in einem landesherrlichen Reskripte vom 20. 11. 73 [81]): das Mißverhältnis der Eisenbahnschuld von ca. 10 Millionen Thalern zu den Gesamteinnahmen der Renterei und der Steuerkraft des Landes — die Gefährdung der Rentabilität durch die damaligen zahlreichen neuen Eisenbahnpro-

[81]) Balck, Finanzverhältnisse II., S. 257.

jekte, deren auch nur teilweises Zustandekommen auf die Rentabilität der landesherrlichen Bahnen von wesentlichem Einfluß sein mußte, — die Schwierigkeiten unbefangener Prüfung der Gemeinnützigkeit der letzteren bei ihrer Konzessionierung durch eine selbst im Besitze von Eisenbahnen befindliche Regierung — die Notwendigkeit größerer baulicher Verwendung. Zudem berührte der gesamte Eisenbahnetat ausschließlich nur die landesherrliche Kasse.

3. Der private und staatliche Ausbau und Betrieb der Eisenbahnen und der Bau von Nebenlinien.

Sämtliche landesherrlichen Bahnen gingen durch Kontrakt vom 12. April 1873 in den Besitz der Meckl. Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft über, an der die Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt, die Berliner Diskontogesellschaft und das Kölner Bankhaus Adolf Carstanjen beteiligt waren. Der geschäftliche Verkehr zwischen der Regierung und der Eisenbahngesellschaft wurde durch einen landesherrlichen Kommissar geregelt, welcher die staatliche Aufsicht über die Gesellschaft und ihre Geschäftsführung, sowie über den Bau, Gebrauch und Schutz der Bahnen ausübte.

Mecklenburg war nun in großen Zügen auch durch ein Eisenbahnnetz durchzogen, durch die bestehenden Linien war ein Anschluß an das deutsche Reichsbahnnetz erreicht und eine Verbindung mit diesen Linien war durch das ausgedehnte Landstraßennetz, das Mecklenburg durchzog und, wie wir oben gesehen haben, nunmehr als Zufahrtsweg zu den Eisenbahnstationen diente, hergestellt. Mit der fortschreitenden Gesundung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, welche nicht zum wenigsten ihren Grund in dem sich mehr und mehr befestigenden Vertrauen zu dem gesicherten Fortbestand der neugeschaffenen politischen Verhältnisse hatte, wurde das Bedürfnis nach einer umfänglichen Erweiterung der Eisenbahnwege, wie überall in Deutschland, so auch in Mecklenburg wieder rege (Resc. 26. 10. 1889, S. 61). Namentlich die größeren Städte, die abseits vom Schienenwege lagen, äußerten das Bedürfnis, direkt an das mecklenburgische Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden; doch dem widerstanden die hohen Kosten und damit die fragliche Rentabilität, die für den privaten Unternehmer, auf dessen Risiko sich seinerzeit der Eisenbahnbau vollzog, ausschlaggebend war.

Eine Änderung trat ein durch Vereinbarung von Regierung und Ständen auf dem Landtage von 1878. Auf diesem wurden Normativbestimmungen für den Bau normalspuriger Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen), zu deren Bau eine Landesbeihülfe von 20 000 Mark à fonds perdu für den km gegeben werden sollte, getroffen [82]). Da diese

[82]) Diese Bestimmungen wurden auf dem Landtage von 1882 insofern abgeändert, als für Eisenbahnen von über 25 km nur 10 000 Mk. gewährt wurden und nicht a fond perdu.

Bedingungen äußerst günstig waren, — denn während die Kosten der Hauptbahnen rund 260 000 für den km betrugen, wurden sie für den km vollspurige Nebenbahn 85 000 und für die schmalspurige Nebenbahn auf 53 000 Mark veranschlagt — stimulierten sie sowohl das Bedürfnis als auch die Unternehmerlust in starkem Maße. Doch, im Gegensatz zu dem Bau der Landstraßen, ging dieser Ausbau nicht nach einem von der Regierung festgesetzten Plan vor sich, sondern es waren, einschließlich des preußischen Staates, neun Gesellschaften oder Unternehmer, auf deren Kosten und nach deren Plänen, auf Grund der Rentabilitätsberechnungen für die in Frage kommenden Linien, sich der Ausbau der Eisenbahnen in Mecklenburg vollzog. Zwar versuchte die Regierung nach Entäußerung ihres Eisenbahnbesitzes, eine möglichst einheitliche Verwaltung und Betriebsleitung der Bahnen zu erreichen, doch mißglückten diese Bestrebungen an dem Widerstande der Eisenbahngesellschaften. Der einzige Erfolg war, daß die Friedrich-Franz-Eisenbahn sich bewegen ließ, jedoch nur durch das Angebot äußerst günstiger Bedingungen, die Strecke Waren-Malchin zu bauen; im übrigen stand sie dem Bau von Nebenbahnen ablehnend gegenüber. Aus diesem Grunde erklärt sich die heute noch uneinheitliche Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, an sich unbedeutende Orte wurden durch die zufällige Überschneidung zweier Eisenbahnlinien zu bedeutenden Knotenpunkten (Lalendorf, Karow, Kleinen, Hagenow-Land) und zu Ausgangspunkten neu zu erbauender Linien (Karow). Später wurden zwar Vereinheitlichungen des öfteren vorgeschlagen, doch scheiterten diese Pläne an den bedeutenden Mehrkosten und dem dann notwendigen Brachliegen bereits investierten Kapitals. Das Fehlen eines staatlichen Planes für den Bau eines einheitlichen Eisenbahnnetzes und die mangelnde Rücksichtnahme auf die Schaffung großzügiger Fernlinien macht sich noch heute zum Nachteil der Städte des Landes bemerkbar. Der Grund liegt in der Erbauung durch Private, die nur ihre Eigeninteressen verfolgten.

Dieser Zersplitterung durch gesetzliche Maßnahmen zu steuern, erwies sich als nicht zweckmäßig, da bei der Regelung mancher Fragen die Bestimmungen des Kauf-Kontraktes über die größte der mecklenburgischen Privatbahnen, die Friedrich-Franz-Eisenbahn, hindernd entgegenstanden; auch manche Bestimmungen der an sich als Hoheitsakte zu beurteilenden Conzessionen begründeten Privatrechte, die nicht ohne weiteres bei Seite gesetzt werden konnten. Außerdem glaubte man, selbst wenn zwischen den sich entgegenstehenden Interessen ein befriedigender Ausgleich notdürftig erreicht werden könnte, daß doch bei der dem Eisenbahnwesen eigentümlichen Wandlung der Verhältnisse, bei der Flüssigkeit und dem regen Wechsel der Verkehrsbedürfnisse die heute noch genügenden Vorschriften sich bald wieder als unzulänglich erweisen würden [83]).

[83]) Reskript v. 26. 10. 1889, S. 72/73.

Das Großherzogliche Staatsministerium trat nun mit der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, dem Vorstand der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft, dem Vorstand der Gnoien-Teterower Eisenbahngesellschaft, dem Vorstand der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft und mit dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmen Fr. Senf zu Stettin als Eigentümer der Doberaner-Heiligendammer Bahn, sowie als Vertragskontrahent mit den Eisenbahngesellschaften der Güstrow-Plauer, der Gnoien-Teterower, der Wismar-Karower und der Rostock-Wismarer Bahn in Unterhandlungen zwecks Ankauf dieser Linien.

Die Gründe, die außer den oben angeführten zu diesem Entschluß führten, sind in einem Großherzoglichen Reskript vom 26. 10. 1889, das auch die Verträge enthält, eingehend dargestellt: durch die Zersplitterung des Eisenbahnwesens treten Mängel und Schäden, welche durch Vereinheitlichung behoben werden könnten, auf. Jede Privatbahn habe das Bestreben, sich möglichst unabhängig von der anderen zu machen, so entstünden kostspielige bauliche Anlagen, welche das Verkehrsbedürfnis selbst kaum hervorgerufen habe oder welche doch, um dem wirklichen Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden, billiger, einfacher und zweckmäßiger sich hätten schaffen lassen (gemeint sind nämlich die Doppelbahnhöfe in Rostock, Lalendorf, Waren, Blankenberg und Neubrandenburg, später kommt Neustrelitz hinzu). Ferner bestünde ein augenscheinlicher Überfluß an Personal, denn auf rund 977 km Privat-Eisenbahnen kämen außer 3 Großherzoglichen Aufsichtsbeamten 14 Direktoren und Vorstände, 63 Aufsichtsratsmitglieder und daneben noch zwei Betriebspächter, während bei einer Vereinigung sämtlicher Bahnen in einer Hand sechs Mitglieder einer Direktion genügen würden, um sämtliche einer obersten Eisenbahnverwaltungsbehörde obliegenden Geschäfte in befriedigender Weise zu lösen. Eine gleiche Vereinfachung ergäbe sich für die Büros der Eisenbahnverwaltungen, für die Wagenkontrolle, für Bekanntmachungen. Neben der Vereinheitlichung der inneren Verwaltung würde auch hinsichtlich des Verkehrs mit dem Publikum die oberste Pflicht der Eisenbahn, dem allgemeinen Verkehr zu dienen, besser erfüllt durch genügende Gelegenheit zur Verfrachtung, durch zweckmäßige Anlagen zur Benutzung der Bahnen, rechtzeitige Gestellung der Wagen (jetzt habe bald die eine Bahn Überfluß, bald die andere Mangel an Verkehrsmitteln gehabt), durch angemessene, die Produktion und den Absatz der Güter erleichternde Tarife sowie durch zweckmäßige Fahrpläne. Die Vereinigung der Bahnen zu einer Privatbahn sei nicht angängig, da, von anderen Hindernissen abgesehen, von vorneherein keine der Privatbahnen aus eigener Kraft im Stande sein würde, sämtliche übrige Bahnen für sich zu erwerben. Daher sei die Vereinigung der Bahnen in der Hand der Landesregierung das alleinige Mittel, die beim Eisenbahnwesen beteiligten öffentlichen Interessen zu schützen, die Vorteile der Einheit im Eisenbahnwesen zu gewinnen und auf den Betrieb der Bahnen in der Weise einzuwirken, daß er dem jeweiligen Bedürfnis von Handel, Industrie, Land-

und Forstwirtschaft, kurz allen Zweigen der heimischen Wirtschaft, gerecht werde und das Blühen derselben fördere und sichere.

Die von den Kommissaren mit den Unternehmern gemachten Verträge wurden nach anfänglicher Ablehnung (Abstimmung vom 11. 12. 1889.: 113 Stimmen dagegen, 61 dafür) von den Ständen am 18. 12. 1889 mit 96 Stimmen gegen 72 Stimmen genehmigt. In den Besitz des Landes, nicht wie 1870 in den Besitz des Großherzogs, gingen die Friedrich-Franz-Eisenbahnen, die Güstrow-Plauer Eisenbahn, die Gnoin-Teterower Eisenbahn, Wismar-Rostocker Eisenbahn, Doberan-Heiligendammer Eisenbahn sowie eine größere Anzahl, dem Unternehmer Lanz gehörige Betriebsmittel über. Der Gesamtpreis des Eisenbahnnetzes von 701,3 km Länge, worunter 6,6 km schmalspurig und 20,36 km doppelgleisig waren, betrug rund 39 Millionen Mark und unter Hinzurechnung des Kapitalwertes einer auf den Friedrich-Franz-Eisenbahnen ruhenden Annuität von 17 965 917 Mark im ganzen 56 965 917 Mark, d. i. 81 229 Mark pro km (die Baukosten betrugen rund 98 000 Mark pro km). Den Ankauf der Wismar-Karower Bahn hielt die Regierung wegen des ungünstigen Standes dieses Bahnunternehmens für unangebracht, sondern trat mit dieser Eisenbahngesellschaft in einen Betriebsvertrag ein. Die Regierung konnte sich aber nicht entschließen, die restlichen Bahnen — es handelte sich um die Strecke Warnemünde-Neustrelitz (Deutsch-Nordischer Lloyd, 128 km) und um die Strecke Ludwigslust-Neubrandenburg (Parchim-Ludwigsluster, 26 km, und Mecklenburger Südbahn, 116 km) — weit über ihren Wert zu bezahlen; sie hätte auch bei einem solchen Vorgehen nicht auf die Zustimmung der Stände rechnen können.

Einige Jahre später (1893), als diese Bahnen eine sehr günstige Entwicklung genommen hatten und nach Ansicht der Regierung trotz des hohen Kaufpreises außer der Verzinsung und der Instandhaltung noch Reinüberschüsse zu erwarten waren, wurde auch die Lloydbahn, die Südbahn und die Parchim-Ludwigsluster Strecke verstaatlicht. Der Kaufpreis für die erste betrug 13 621 500 Mark, für die beiden letzteren 5 788 000 Mark, also zusammen 19 409 500 Mark.

Weiter übernahm die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung am 1. April 1890 den Betrieb der Wismar-Karower Bahn, die solange dem Unternehmer Lenz verpachtet war, pachtweise auf 15 Jahre. 1896 ging diese Strecke durch Kauf endgültig in das Landeseigentum über.

Außer diesen Bahnen wurden noch auf mecklenburgischem Gebiet erbaut die Rostock-Stralsunder normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung als Parallellinie zur Ostsee, die Seehäfen Rostock und Stralsund verbindend. Sie wurde als preußische Staatsbahn am 1. 6. 1889 eröffnet, ihre Länge auf mecklenburgischem Gebiet beträgt 30,8 km. Am 13. 11. 1889 war die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn in einer Länge von 2,6 km vollendet. Um dieselbe Zeit wurde die Bahn Hagenow-Oldesloe, als Teil der preußischen Staatsbahn, gebaut; ferner wurden Landesbeihülfen für die

Strecken Schwerin-Gadebusch-Rehna (Ende 1892) und Rostock-Sülze-Landesgrenze (Landeshülfe 20 000 pro km) bewilligt.

Später wurden dann folgende Eisenbahnlinien gebaut: Rostock-Sanitz-Teffin 1895, Schwerin-Rehna 1897, Ganzlin-Röbel 1899, Crivitz-Parchim 1899, Grevesmühlen-Klütz 1905, Schönberg-Dassow 1905, Malchin-Dargun 1907, Heiligendamm-Arendsee 1910, Parchim-Sukow-Landesgrenze 1912; 1904 war die Kraftwagenverbindung Dettmannsdorf-Kölzow-Marlow eröffnet und 1903 die Dampffähren für die Linie Warnemünde-Gjedser gebaut worden.

Damit besaß Mecklenburg ein im Vergleich zu seiner dünnen Bevölkerung recht stattliches Eisenbahnnetz, an welches jede Stadt und jeder größere Flecken (mit Ausnahme von Marlow, das Kraftfahrzeugverbindung erhielt), angeschlossen waren.

E. Die Einwirkung des Landstraßen- und Eisenbahnbaues auf die mecklenburgische Wirtschaft.

Mecklenburg war vor dem Bau der Landstraßen, wie wir oben schon erwähnten, und der Eisenbahnen durch die äußerst schwierige Verbindung auf dem Landwege mit den umliegenden Wirtschaftsgebieten wirtschaftlich in sich abgeschlossen. Ein Land, das den Mecklenburger Thünen zu seiner Theorie über den isolierten Staat und den sich in ihm bildenden Wirtschaftskreisen angeregt haben mag. Der mecklenburgische Handel konzentrierte sich bis dahin fast ausschließlich auf die an natürlichen Verkehrswegen liegenden Städte, namentlich die Seestädte Rostock und Wismar, denen als Hinterland durch die beschwerliche, durch keine natürliche Verbindung erleichterte Verkehrsmöglichkeit ein nur beschränkter Radius diente.

Die Verkehrserleichterung, die der Landstraßen- und Eisenbahnbau bewirkte, übte auf die mecklenburgische Wirtschaft naturgemäß einen bedeutenden Einfluß aus.

1. Die Einwirkung auf den Handel.

Der bedeutende Aufschwung des Handels wird aus nachfolgenden Zahlen ersichtlich [84]). Hiernach verdoppelte sich von 1852 — 1863 der Güterverkehr, der die Grenzen Mecklenburgs passierte. An dieser Steigerung ist vor allem die Einfuhr beteiligt, die sich in diesen Jahren fast verdreifachte, während die Ausfuhr eine Steigerung von 35% erfuhr.

[84]) Als Quelle dienten Erhebungen des Großherzoglichen Statistischen Bureaus zu Schwerin, veröffentlicht für 1852 im Archiv für Landeskunde Jahrg. 1855, Heft 9—10, für 1853 im A. f. L. 1856 H. 3—4, für 1854 im A. f. L. 1856 H. 12, für 1855 im A. f. L. 1857 H. 10, für 1856 in Beiträge zur Statistik Mecklenburgs,

Innerhalb der Einfuhr stehen die Rohstoffe (Baumaterial, Brennmaterial, Holz, Dünger, Samen usw.) an erster Stelle, sie machen 1852: 58%, 1863: 71,8% der Gesamteinfuhr aus; die Mengen haben sich 1863 gegenüber 1852 um 245% vermehrt. An dieser Steigerung hat das Brennmaterial (davon sind durchschnittlich über 90% Steinkohlen) besonderen Anteil. Die Einfuhr stieg von 320 000 Ctr. im Jahre 1852 auf rund 1 414 000 Ctr. im Jahre 1863, hat sich also mehr als vervierfacht. Dann folgt Holz (1852 rund 20 000 Ctr., 1863 rd. 398 000 Ctr.), Baumaterial (1852 rd. 230 000 Ctr. 1863 rd. 326 000 Ctr.), Dünger (1852 rd. 2 750 Ctr., 1863 rd. 41 000 Ctr; es handelt sich namentlich um Guano).

An nächster Stelle stehen die Verzehrungsgegenstände; die Mengen haben sich knapp verdoppelt. Eine besondere Entwicklung einzelner Güterarten innerhalb dieser Gruppe läßt sich nicht verfolgen, die Steigerung ist vielmehr eine allgemeine. Haupteinfuhrartikel dieser Gütergruppe sind Salz, Kaffee, Heringe, Reis, Sirup, Wein und Zucker. Auch die Einfuhr von Cerealien erfährt eine bedeutende Steigerung, doch steht die Einfuhr mengenmäßig in keinem Verhältnis zur Ausfuhr.

Die Halbfabrikate, Manufacturwaren, Industrie- und Kunsterzeugnisse erfahren ebenfalls eine knappe Verdoppelung. An Halbfabrikaten werden Eisenblech oder -draht, Weißblech, Kupfer, Messing, Zink, Garn, Leder usw., an Manufacturwaren Textilwaren aller Art, besonders Leinen, Woll- und Baumwollwaren, an Industrie- und Kunsterzeugnissen Eisen- und Galanteriewaren, Geräte, Glas- und Holzwaren (Fässer), Kleidung, Maschinen, Papier, Seife, Steingut, Steinwaren usw. eingeführt.

In der Ausfuhr treten Halbfabrikate (1852: 1003,3 Ctr. 1863: 1931,3 Ctr.) und Manufacturwaren (1852: 2376,7 Ctr, 1863 3315,4 Ctr) mengenmäßig kaum in Erscheinung. Fast ebensowenig wie Industrie- und Kunsterzeugnisse (1852: 24 963,4 Ctr, 1863: 33 522,7 Ctr), es handelt sich hier vorwiegend um Holz- und Glaswaren, Geräte, Kleider und Eisenwaren.

Den Hauptanteil an der Ausfuhr haben die Verzehrungsgegenstände mit 81% im Jahre 1852 und 75% im Jahre 1863, wovon im Jahre 1852 54% und im Jahre 1863 42% die Weizenausfuhr ausmacht, hinzu kommt die Ausfuhr von Roggen, Hafer und Gerste mit 17,5% im Jahre 1852 und 19,3% im Jahre 1863, sodaß die Cerealien 71,5% bezw. 61,3 % von der Gesamtausfuhr aufbringen. Ferner sind Hauptausfuhrartikel dieser Güter-

---

1858 Band I H. 1, für 1858 ebenda, 1860 Band II H. 1, für 1861 ebenda, 1863 Band III H. 2, für 1863 ebenda, 1865 Band IV H. 3. – Diese Erhebungen haben leider nur in den angegebenen 8 Jahren stattgefunden, in denen die Umbildung noch in ihrer Entwicklung begriffen war; doch läßt sich bereits eine klare Tendenz der Verkehrserweiterung erkennen. An Eisenbahnlinien waren bis zum Abschluß dieser Erhebungen gebaut: Hamburg-Berlin, 1846, Schwerin-Hagenow, 1847, Schwerin-Wismar, 1848, Schwerin-Rostock, 1850, und Güstrow-Bützow, 1850, als nächste Strecken wurden Güstrow-Neubrandenburg, 1864, und Lübeck-Kleinen, 1870 errichtet.

gruppe Erbsen, Butter, Kartoffeln und Spiritousen. Eine nennenswerte Steigerung erfuhr die Ausfuhr an Weizenmehl von 850 Ctr. im Jahre 1852 auf 58 814 Ctr. im Jahre 1863.

Die Ausfuhr von Rohstoffen erfährt eine knappe Verdoppelung; zu nennen ist die Steigerung von Samen, namentlich Rübsamen, die sich in den genannten Jahren von rd. 55 000 Ctr. auf rd. 119 000 Ctr, 128 000 Ctr, 100 000 Ctr, 102 000 Ctr, 170 000 Ctr, 227 000 Ctr und 1863 auf 279 000 Ctr erhöhte. Im übrigen sind Hauptausfuhrartikel von den Rohstoffen: Baumaterial, Holz, Brennholz, Lumpen, Pflanzenöl, Ölkuchen, Wolle, Knochen und Gips.

Betrachtet man nun, inwieweit die einzelnen Verkehrsmittel an dieser Verkehrssteigerung Anteil haben, so ergibt sich, daß die Seeschiffahrt in allen Jahren noch den größten Anteil und auch mengenmäßig, außer durch handelspolitische Erfolge der Landesregierung durch die Verbesserung der Antransportwege, zugenommen hat, — der Güterumschlag Wismars hat sich in diesen Jahren sogar verdoppelt —, jedoch ist der verhältnismäßige Anteil der Seeschiffahrt am Gesamtverkehr von 50,7% im Jahre 1852 au 45,2% im Jahre 1863 gesunken. Der Umschlag auf den Binnenwasserstraßen ist mit einigen Schwankungen ungefähr die gleiche geblieben. Die Mengen der mit der Eisenbahn beförderten Güter haben sich in den 12 Jahren verdreifacht, der prozentuale Anteil am Gesamtverkehr ist von 18,9% auf 31,5% gestiegen. Noch mehr steigerte sich der Verkehr mittels Fuhrwerk auf Landstraßen und Landwegen; in einer stetigen Entwicklung wuchs dieser Verkehr auf den mehr als sechsfachen Umfang im Jahre 1863 gegenüber dem im Jahre 1852, der prozentuale Anteil am Gesamtverkehr erhöhte sich von 3,2% im Jahre 1852 auf 10,7% im Jahre 1863.

Diese letztere Tatsache scheint, wie auch wir anfänglich annahmen, in einem Widerspruch zu unseren im Abschnitt II, c, 2 angeführten, auf der Entwicklung der Straßengelderträge basierenden Untersuchung zu stehen. Dieser Widerspruch klärt sich indessen auf, wenn man bedenkt, daß erstens die statistisch erfaßten Jahre 1852 – 63 noch mitten in die Entwicklung oder sogar noch in den Anfang der Entwicklung der abnehmenden Fernverkehrsbedeutung der Landstraße fallen. Zum andern überschritt in diesen Jahren erst eine Bahn, die Hamburg-Berliner, die Grenzen Mecklenburgs, während die übrigen schon bestehenden Bahnen im Innern des Landes lagen und als Stichbahnen auf die Hamburg-Berliner Bahn zuführten. Über die Grenzen im Westen, Osten und Südosten führte noch keine Bahnlinie, dagegen läßt sich annehmen, daß der sich steigernde Verkehr der ausgebauten Eisenbahnen belebend auf den Fuhrwerksverkehr im ganzen Lande einwirkte. Denn da sich der beschwerlichere Teil des Transportes in das innere Deutschland durch das vollkommenere Verkehrsmittel wesentlich verkürzt hatte, brauchte man den Transport von oder nach der nächsten Station mittels Fuhrwerk nicht mehr zu scheuen; hieraus entstand ein Verkehr, der ohne die gebauten Eisenbahnen unterblieben wäre.

Auch die erst projektierten Eisenbahnen trugen zur erhöhten Benutzung des Fuhrwerks bei: so ist der von 1861 auf 1863 sprunghaft anwachsende Fuhrwerksverkehr mit auf den in diesen Jahren geplanten Ausbau der Strecke Lübeck-Stettin zurückzuführen; die fehlenden Teilstrecken Güstrow-Neubrandenburg und Lübeck-Kleinen gelangten in den Jahren 1864 und 1870 zur Ausführung. Der Handel eilte dem Bau der Bahnen voraus und knüpfte in Pommern und im Lübeckschen Handelsbeziehungen an, die vorläufig behelfsmäßig mittels Fuhrwerk in die Tat umgesetzt wurden.

Unsere Ausführungen im Abschnitt II, C, 2 sprechen also mit Recht von einer Wandlung der Bedeutung der Landstraßen zu Zufahrtsstraßen für die Eisenbahn.

Soviel über die Einwirkung auf den Handel und die Selbstbefruchtung des Verkehrs.

Der Ausbau der Verkehrsmittel traf in der Landwirtschaft und im Handwerk auf Berufsklassen von grundverschiedener Einstellung.

2. Die Einwirkung auf die Landwirtschaft.

Die Landwirtschaft war zwar schon seit längerer Zeit von der Dreifelder-Wirtschaft zur Schlagwirtschaft übergegangen, doch setzte beschwerlicher Transport der geernteten Erzeugnisse dem Anbau und damit dem Produktionsumfang eine gewisse Grenze, die durch die Verkehrsverbesserung beseitigt wurde. Die Folge war eine blühende Aufwärtsentwicklung der Landwirtschaft.

Bei der geringen Bevölkerung Mecklenburgs war die Aufnahmefähigkeit für landwirtschaftliche Erzeugnisse im Lande nur gering, sodaß die Landwirtschaft in hohem Maße auf die Ausfuhr angewiesen war. Die vorgenommene Verkehrsverbesserung erleichterte der Landwirtschaft die Verfrachtung, verkürzte die Zeit des Transportes, gab die Möglichkeit, größere Mengen bei gleichem Aufwand unter Schonung der Zugtiere zu versenden. Dadurch vergrößerte sich das Absatzgebiet und der Kreis der Verbraucher erweiterte sich. Mit dieser vermehrten Nachfrage erhöhten sich die Preise und gaben der Landwirtschaft wiederum Anreiz, die Produktion auszudehnen und die Intensität zu erhöhen. Durch den erleichterten Verkehr und die verbilligte Lieferung rückten sich Erzeuger und Verbraucher näher; einer gesteigerten örtlichen Nachfrage konnte das Angebot schneller folgen und umgekehrt, sodaß die örtlichen Preisunterschiede sich immer mehr ausglichen.

Diese Erscheinungen, die man in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in Mecklenburg beobachten konnte, lassen sich auch zahlenmäßig nachweisen.

Nach einer Übersicht der Getreideausfuhr aus Mecklenburg-Schwerin in den Jahren 1829—52 im A. f. L. 1853 S. 369 ff. wuchs die Getreideausfuhr (einschl. Erbsen und Samen) mit einigen Schwankungen von 16 044

Lasten [85]) im Jahre 1829 auf 30 312 Lasten im Jahre 1852, bei einem Durchschnitt der 24 Jahre von 24 477 Lasten im Jahre. Der jährliche Durchschnitt der ersten zwölf Jahre beträgt 22 941 Lasten gegenüber einem jährlichen Durchschnitt von 26 008 Lasten der letzten zwölf Jahre; der jährliche Durchschnitt der letzten vier Jahre beträgt 26 120 Lasten.

Eine andere statistische Zusammenstellung [86]) gibt die jährlichen Durchschnittsmengen in 5jährigen Zeiträumen (die Zahlen stimmen mit der eben erwähnten Statistik überein sowohl für die Getreideausfuhr wie für die Getreideeinfuhr für die Zeit 1827/28 – 1866/67) an, sodaß sich der Ausfuhrüberschuß in dieser Zeit feststellen läßt. Hiernach betrug in Lasten:

	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhrüberschuß
1827/28 – 1831/32	18678	608	18070
1832/33 – 1836/37	22445	393	22052
1837/38 – 1841/42	27063	1747	25316
1842/43 – 1846/47	26367	1589	24778
1847/48 – 1851/52	26620	845	25775
1852/53 – 1856/57	29273	2502	26771
1857/58 – 1861/62	26296	3891	22405
1862/63 – 1866/67	33013	3781	29232.

Das Anwachsen der Getreideausfuhr steht allerdings in enger Verbindung mit der nach der landwirtschaftlichen Überproduktionskrise der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts einsetzenden Weltkonjunktur. Doch wurde der Einfluß dieser exogenen Momente durch die schutzzöllnerische Gesetzgebung Englands, die 1815 ein Einfuhrverbot für Getreide bei einem Herabsinken der englischen Weizenpreise unter 80 sh pro Quarter erließ, 1822 die Grenze auf 70 sh herabsetzte und durch die Kornbill von 1828 das Einfuhrverbot ganz aufhob, sich dafür aber mit einer hohen Schutzzollmauer umgab, stark herabgemindert. Erst als durch das Zollgesetz vom 26. 6. 1846 der freihändlerische Gedanke siegte und für die ersten Jahre eine herabgeminderte Skala, ab 1849 nur einen Nominalzoll von 1 sh pro Quarter vorsah, konnte sich die überseeische Ausfuhr frei entwickeln.

Bis zur Aufhebung der englischen Kornbill hatte demnach der Ausbau der künstlichen Verkehrswege einen hervorragenden Anteil an der Ausfuhrsteigerung, und auch später begünstigte die erleichterte und damit verbilligte Transportmöglichkeit die Konkurrenzfähigkeit des mecklenburgischen Seehandels auf dem Weltmarkte durch die Verbilligung der Preise frei mecklenburgischer Hafen in hohem Maße.

Der steigenden Ausfuhr aus Mecklenburg entspricht aber auch ein Steigen der Preise in Mecklenburg. Das A. f. L. 1853 gibt S. 371 für die Jahre 1829/40 einen Durchschnittspreis für Weizen in Mecklenburg von

---

85) Eine Last = ungefähr zwei Tonnen.

86) Beiträge zur Statistik Mecklenburg Band VII H. 3 und 4, S. 42 f, Schwerin 1873.

1 Thaler 13 ßh, für die Jahre 1841/52 einen solchen von 1 Thaler 31 ßh an. — Nach den jährlichen auf den Rostocker Scheffel reduzierten Durchschnittspreisen der Städte Rostock, Wismar, Schwerin, Grabow und Parchim [87]) errechneten wir für 5jährige Zeitabschnitte folgendes jährliches Mittel für Roggen:

1801—05	86 ßhl 3 Pfg [88])	1836—40	42 ßhl 55 Pfg.
1806—10	74 „ 60 „ [88])	1841—45	50 „ 18 „
1811—15	54 „ 80 „ [88])	1846—50	55 „ 99 „
1816—20	65 „ 74 „ [88])	1851—55	75 „ 3 „
1821—25	26 „ 26 „ [89])	1856—60	67 „ 16 „
1826—30	41 „ 27 „ [90])	1861—65	60 „ 26 „
1831—35	43 „ 53 „	1866—70	77 „ 87 „ .

Sodann haben wir die Preisunterschiede der aufgeführten 6 Städte untereinander verglichen. Da in der erwähnten Veröffentlichung die Preise für die an den betreffenden Marktorten gebräuchlichen Maßeinheiten angegeben sind, war, wie auch bei den eben angeführten 5jährigen Durchschnittspreisen, eine Reduktion auf den Rostocker Scheffel (gebräuchlich in Rostock und Schwerin) durch Division mit folgenden Schlüsselzahlen erforderlich: ein Wismarscher Scheffel = 1,0331 Rostocker Scheffel, ein Grabower oder Parchimscher Scheffel = 1,436 Rostocker Scheffel, anderthalb Boizenburger Himpten = 1,077 Rostocker Scheffel [91]). Zwecks Ausschaltung von durch örtlich beschränkte Mißernten usw. hervorgerufenen Zufälligkeiten haben wir die 10jährigen Roggendurchschnittspreise der betr. Städte miteinander verglichen, und zwar in der Art, daß wir den Preis in der jeweils teuersten Stadt durch den der jeweils billigsten Stadt dividierten; im Falle der Preisgleichheit würde das Resultat gleich 1 sein. Aus der Anlage 9 c ersehen wir, wie sich die Preisunterschiede in der Tat von Periode zu Periode dem Idealresultat immer mehr nähern. Diese Tatsache läßt sich allein auf die verbesserte Verkehrsverbindung, die auch die Preisnachrichten schneller zu befördern erlaubte, zurückführen.

Was die Intensitätssteigerung in der Landwirtschaft anbelangt, so gründen wir unser Urteil auf zeitgenössische Berichte und Artikel, von denen wir einige folgen lassen. A. f. L. 1850 S. 94: Daß die Maschinenthätigkeit in der vaterländischen Landwirtschaft mehr und mehr sich ausbreitet und in neuerer Zeit wiederum sehr erfreuliche Fortschritte gemacht hat, dies ergab sich als ein sicheres Resultat aus den Mittheilungen, welche der bezügliche Gegenstand der Tagesordnung der jüngsten Güstrower Distriktsversammlung

---

[87]) Beiträge zur Statistik Band VII H. 3 u. 4, S. 26 ff.
[88]) Besatzungs-, Kriegs- und Nachkriegsjahre.
[89]) Gute Ernten; Agrarkrisis.
[90]) Bau der ersten Landstraße.
[91]) Beiträge zur Statistik Band VII H. 3 u. 4, S. 4.

des Patriotischen Vereins auf allen Seiten hervorrief. Insbesondere scheinen sich die Dreschmaschinen erheblich vermehret zu haben. — A. f. L. 1852 S. 9: Als die vorzüglichste, längst anerkannte und in Norddeutschland vielfach in Gebrauch ist vorerst die Alban'sche Säemaschine zu nennen. — A. f. L. 1852 S. 124: Die erste Mähmaschine in Mecklenburg. . . . Sie ist in Renzow (R. A. Wittenberg) eingetroffen, dessen Besitzer, Herr von Behr, zu unseren intelligentesten Landwirthen zählt . . . Mitteilungen von ihm: so über Guano-Düngung, glückliche Auspflanzung von Kartoffeln in gedrilltem Acker, Handsäemaschinen zu Runkelrüben und Rapps. . . . — Auf S. 510 desselben Jahrganges wird von der Anschaffung weiterer Mähmaschinen durch Herrn von Biel auf Zierow und auf dem Domanialpachthof Sukow gesprochen. — A. f. L. 1852 S. 193: Durch Maschinenthätigkeit werden Arbeitskräfte gewonnen, und die beim landwirthschaftlichen Betriebe erübrigten Menschenkräfte können anderweitig, namentlich zu Meliorationen des Bodens, mit großen Vortheile verwendet werden. — In einem Artikel: Über die Entwässerung, im A. f. L. 1850 S. 32 schreibt der Rittergutsbesitzer Pogge auf Roggow über seine ersten Versuche der Drainage. — A. f. L. 1851 S. 390: Gleiche Fortschritte wie das Entwässerungswesen macht erfreulicherweise auch das Bewässerungswesen. . . Auf dem am nördlichen Ufer des Plauer Sees und an der nach Malchow führenden Chaussee gelegenen Gute Alt-Schwerin, wird im nächsten Frühjahr . . . die Bewässerung einer an dem genannten See liegenden, jetzt vollkommen unwirtschaftlichen Fläche von 10 000 Quadratruten mittelst einer Dampfmaschine unternommen und dadurch dieser unbrauchbare Boden zu ergiebiger Wiese umgewandelt werden.

Auch hier ist der Einfluß des Verkehrsmittelausbaus zu beobachten, denn alle erwähnten Güter liegen in der Nähe von neuerbauten Verkehrswegen. Die durch die Transporterleichterung und -verbilligung erhöhte Rentabilität dieser bevorzugt gelegenen Güter gestattete diese größere Kapitalintensität.

3. Die Einwirkung auf das Handwerk.

Während die Verkehrsverbesserung auf die Landwirtschaft den günstigsten Einfluß ausübte, brachte sie das mecklenburgische Handwerk in arge Bedrängnis. Auch hier liefern uns zeitgenössische Berichte die Anzeichen. Im A. f. L. 1856 S. 687 heißt es: Wahr ist, daß hier der Handwerkerstand gegenwärtig leidet, indem er mit seinen Arbeiten, will er sie los sein, einen Preis halten muß, den die Concurrenz der Fabriken fordert, die gesteigerten Lebensbedürfnisse, das theure Material aber kaum oder nicht ermöglichen. Der zugenommene Verkehr zeigt den Consumenten die Wege, wo sie ihre Bedürfnisse leichter, rascher und billiger befriedigen. . . . . — A. f. L. 1855 S. 619: Daß ein gründlicher Nothstand zur Zeit schon vorhanden ist, darüber kann kein mit den hiesigen Verhältnissen Vertrauter sich täuschen; aber man muß ihn . . . da suchen . . ., wo die stille Noth von Jahr zu Jahr mehr einkehrt:

bei dem kleinen Handwerker, der beides nicht hat, weder Arbeit noch angemessenen Lohn, und dessen Fabrikat durch die Concurrenz gedrückt wird . . . — Diese beiden Zitate mögen genügen, um die Bedrängnis des Handwerks, hervorgerufen durch den stark einsetzenden Wettbewerb, kurz zu kennzeichnen. Diesem Wettbewerb konnte das mecklenburgische Handwerk umsoweniger die Spitze bieten, als ihm bisher die Abgeschlossenheit des Landes zugute gekommen war, in der der örtlich beschränkte Kundenkreis auf die mehr oder weniger entwickelte Tüchtigkeit der Handwerker angewiesen war und seinen Bedarf bei Mißfallen der gelieferten Arbeit nur unter schwierigen Umständen anderswo eindecken konnte; es bestand also bisher wenig Anreiz für den Handwerker, seine Leistungen zu erhöhen. Dagegen waren in Preußen und Sachsen die Industrie, die in Mecklenburg so gut wie gar nicht bestand, schon weit entwickelt und konnte, begünstigt durch das sich entwickelnde Verkehrswesen, das Land mit billigen Fabrikaten beliefern, wodurch dem hiesigen Gewerbe Absatz und Verdienst verloren ging.

Die Gründe für die geringe Konkurrenzfähigkeit und die Rückständigkeit des mecklenburgischen Handwerks lagen einerseits in der Mentalität des Mecklenburgers, andererseits in der mecklenburgischen Zoll- und Steuerpolitik und der fehlenden Gewerbefreiheit, die es dem strebsamen Handwerker nicht gestattete, sich sein Tätigkeits- und Absatzgebiet frei zu suchen. Hierfür zeugen weitere Zitate: Dr. Heussi aus Parchim schreibt über die Eigenschaften des mecklenburgischen Handwerkers gegenüber denen der Handwerker in anderen Ländern im A. f. L. 1855 S. 30/31: Fassen wir nun die Verhältnisse der mecklenburgischen Gewerbetreibenden ins Auge, so tritt uns gleich, im großen Ganzen genommen (einzelne Ausnahmen können nicht normieren), ein wesentlicher Unterschied zwischen ihnen und ihren Collegen in den mehr der Industrie hingegebenen Nachbarländern entgegen: während diese ihr Gewerbe, Handwerk, oder wie es sonst Namen haben mag, als ihr einziges Productionsmittel, als die Quelle ihres Unterhalts ansehen, und sich ihm ganz und ungetheilt hingeben, möchte man sagen, daß man dem mecklenburgischen Handwerker an seinem ganzen Habitus, an seiner Geistes- und Gemüthsstimmung ansehen und abmerken kann, daß er meist sein Gewerbe nur notgedrungen betreibt, weil er vorzugsweise darauf angewiesen ist und ohne dasselbe nicht existieren kann. Das Gebundensein an die enge Werkstatt, das Innehalten bestimmter Stunden die ganze Präcision eines geordneten, auf Industrie abzielenden Lebens behagt ihm nicht; das der persönlichen Neigung mehr Spielraum lassende Landleben ist ihm gleichsam in die Glieder geimpft, und er kann seine Vorliebe für dasselbe nicht loswerden. . . . — Lüders [92]) sagt: Bei dem genaueren Studium der auf unsere Steuerverfassung bezüglichen Gesetze erkannte ich mehr und mehr, wie die kümmerlichen Umstände, in denen sich die meisten unserer Städte befinden, ihren hauptsächlichen Grund in der eigenthümlichen Steuerverfassung derselben haben; eine

[92]) Lüders a. a. O., S. 51.

Ansicht, die auch so ziemlich allgemein im Publikum verbreitet ist. — Nach Lüders Ansicht ging es nur der Ritterschaft, den Domänenpächtern und den Advokaten gut.

Das mecklenburgische Handwerk hat diesen Schlag, von dem es um die Mitte des vorigen Jahrhunderts getroffen wurde, nie ganz verwinden und das verlorene Absatzgebiet zurückgewinnen können. Vielleicht ist auch hierin der Grund zu sehen, daß die sich aus dem Handwerk entwickelnde Industrie nie recht in Mecklenburg Fuß gefaßt hat.

III. Die gegenwärtige Struktur des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens.

A. Verkehrswege.

1. Das Eisenbahnnetz.

Die Gesamtlänge des mecklenburg-schwerinschen Eisenbahnnetzes wird im Staatshandbuch für Mecklenburg-Schwerin, 1930 [93]), mit 1274,3 km angegeben, hiervon entfallen 32,0 km, also rd. 2½%, auf private Eisenbahnverwaltungen. 1242,3 km oder 97½% stehen im Eigentum der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Nehmen wir eine Scheidung zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen vor, so bestehen in Mecklenburg-Schwerin 493,7 km Hauptbahnen, hiervon 219 km zweigleisig, und 780,6 km Nebenbahnen; in letzterem sind 38,3 km Kleinbahnen, hiervon 22,9 km oder 60% im privaten Eigentum, und 2,2 km Anschlußbahnen enthalten. Die vollspurige Streckenlänge beträgt also 1233,8 km.

Blicken wir noch einmal auf die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zurück, so sehen wir einmal, daß die zuerst erbauten Linien heute noch als Hauptbahnen das Rückgrat des mecklenburgischen Eisenbahnnetzes bilden und als ausgesprochene Fernverkehrslinien anzusehen sind; es sind die Strecken Lübeck-Stettin, Warnemünde-Neustrelitz-Berlin, Rostock-Bützow-Schwerin-Hagenow, Ludwigslust-Schwerin-Wismar und die Berlin-Hamburger Bahn; von diesen zweigen sich die übrigen Bahnen als Nebenbahnen ab und sind Zufahrtsstraßen für die großen Linien, resp. dienen dem Lokalverkehr. Des weiteren erkennt man bei einem Rückblick, nach der verhältnismäßig raschen Entwicklung am Ende des vorigen Jahrhunderts, ab 1900 einen langsamen, aber stetigen Ausbau der Eisenbahnlinien. Die Länge des Eisenbahnnetzes betrug in km:

1850	1860	1870	1880	1890	1900	1908 [94])	1920	1930
226,6	226,6	330,9	398,2	1015,2	1180,8	1220,4	1228,8	1233,8.

auf 1000 qkm Fläche entfielen durchschnittlich km:

17	17	25	30	77	89	93	93,6	94.

Auf 100 000 Einwohner kamen km: [95])

42	41	59	69	176	194	193	187	183

[93]) Als Quelle dienten ferner Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, 1910, und Deutsche Wirtschaftskunde, bearbeitet vom Statistischen Reichsamt, Berlin 1930.

[94]) Bis 1908 einschl. der Schmalspurbahnen.

[95]) Unter Berücksichtigung der fortschreitenden Bevölkerung berechnet.

Entsprechend der geringen Bevölkerungsdichte (auf 1 qkm Fläche kommen in Mecklenburg-Schwerin 51 Einwohner, gegenüber 133 im Reichsdurchschnitt) ist das Land von einem recht weitmaschigen Eisenbahnnetz überspannt. Während im Reichsdurchschnitt 120 km vollspurige Streckenlänge auf einen qkm entfallen, im Freistaat Hessen sogar 202 km, in der Rheinprovinz 183 km, in Westfalen 173, sind es in Mecklenburg-Schwerin nur 94 km.

Ein wesentlich anderes Bild ergibt sich, wenn man die Länge der Eisenbahnlinien zu der Bevölkerung in Beziehung setzt; dann ragt Mecklenburg-Schwerin mit 183 km auf 100 000 Einwohner weit über den Reichsdurchschnitt von 93 km hinaus. Dieses ist eben damit zu erklären, daß auf einer verhältnismäßig großen Fläche eine verhältnismäßig geringe Bevölkerung wohnt. Soweit der Personenverkehr in Frage kommt, besteht also ein ausreichend dichtes Eisenbahnnetz; anders ist es jedoch mit dem Güterverkehr; hier ist besonders die Landwirtschaft sehr benachteiligt. Während sich die Industrie in den Städten, die alle, mit Ausnahme der Stadt Marlow, Eisenbahnanschluß haben, konzentriert, müssen sich die landwirtschaftlichen Betriebe, um ihre Erzeugnisse den großen Märkten zuführen zu können, der Landstraßen zur Erreichung der nächsten Eisenbahnstation bedienen (in diesem Zusammenhange möchten wir noch einmal auf die Bedeutung der Landstraßen für die Landwirtschaft als Zufahrtsstraßen zu den Eisenbahnen hinweisen); dies erhöht natürlich mehr oder weniger die Gestehungskosten der Produkte.

Wie zahlreiche bei der Reichsbahndirektion Schwerin eingegangene Anträge beweisen, sind noch manche Verkehrsbedürfnisse durch das bestehende Eisenbahnnetz unbefriedigt geblieben. Bezeichnend ist es, daß diese Anträge auf Errichtung von Eisenbahnlinien in Gegenden mit schwerem Boden und besonders stark landwirtschaftlichem Einschlag hinzielen. So liegen zunächst einige Projekte für die Nordweststrecke des Landes vor: nämlich eine Linie Wismar-Boltenhagen zwecks Anschlusses der größeren Güter in dem fruchtbarsten Teil unseres Landes, dem sogenannten Klützer Winkel, an das Eisenbahnnetz, ferner eine Linie Wittenburg-Gadebusch mit Anschluß an die Ratzeburger-Kleinbahn und schließlich Rehna-Schönberg (-Lübeck) zwecks Ausfüllung eines jetzt bestehenden Torsos Schwerin-Rehna, letztere Linie würde sich allerdings besonders kostspielig gestalten, da der Durchstich schwerer Lehmberge, eventuell sogar eine Linienverlegung, erforderlich sein würde.

Eine andere Gruppe von Vorschlägen beabsichtigt eine Verkleinerung der großen Masche, deren Eckpunkte Rostock, Bützow, Blankenberg und Hornstorf (Wismar) sind; hierher gehören die Linien Blankenburg-Bernitt-Neukloster, Bützow-Ostseeküste bei Brunshaupten, Schwaan-Neubuckow, Bützow-Neubuckow und endlich Pölchow (b. Rostock) -Jürgenshagen-Hornstorf, also eine südliche Parallele zu der Linie Rostock-Wismar. Auch im fruchtbaren Amt Malchin sucht man durch eine Schmalspurbahn von Stavenhagen nach einem Punkte der Südbahn, etwa Kl. Plasten, die dort befindlichen großen Güter an das Netz anzuschließen.

Von den sonstigen Vorschlägen sind zu nennen Schwerin-Wittenberg-Boizenburg, Schwerin über den Paulsdamm und Dehmen nach Lübz, Malchow-Röbel-Wittstock und der Ausbau der Schmalspurbahn Doberan-Arendsee in eine vollspurige Nebenbahn.

Mit Ausnahme der Schmalspurbahn Stavenhagen-Kl. Plasten sind vollspurige Nebenbahnen beantragt. An eine Ausführung dieser Projekte ist wegen Geldmangels in absehbarerer Zeit nicht zu denken, dagegen liegt es im Bereich der Wahrscheinlichkeit, daß die Reichsbahn sich in ihrer einzuschlagenden Verkehrspolitik zur Errichtung von Autolinien entschließt und so dringende Verkehrsbedürfnisse befriedigt, beziehungsweise durch Einstellen von unrentablen Nebenbahnlinien und deren Ersatz durch Autoverkehr ihren Betrieb wirtschaftlicher gestaltet.

2. Das Landstraßennetz.

Bei den Landstraßen ist zu unterscheiden zwischen den Staatsstraßen (früher Hauptchausseen) und den Amtsstraßen (früher Nebenchausseen). Zu den Staatsstraßen gehören vor allen die in der ersten Bauperiode als Fernverkehrsstraßen errichteten Linien. Wie bei den Eisenbahnen die Hauptbahnen, so bilden hier die Staatsstraßen das Rückgrat des Verkehrsnetzes, während die Amtsstraßen die weitere Verästelung in das Landesinnere auf sich nehmen. Durch den zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr sind die Landstraßen zu neuem Leben erweckt, und die alten durchgehenden Hauptstraßen gewinnen wieder an Bedeutung als Fernverkehrsträger.

Die Länge der Staatsstraßen wird von der Straßenbauverwaltung für 1927 mit 1835 km angegeben, sie unterliegen der Verwaltung durch die 5 Straßenbauämter Güstrow, Parchim, Rostock, Schwerin und Waren. Die Amtsstraßen werden von den einzelnen Ämtern unterhalten und erbaut; ihre Länge beträgt 1927: 1198 km. Insgesamt werden also 3033 km angegeben.

Ein Vergleich mit dem Reich und den einzelnen Ländern läßt sich schwer durchführen, da die einzigen Ermittlungen, veröffentlicht im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich 1927 S. 127, recht unvollständig sind. Doch kann man annehmen, daß Mecklenburg auch in der Landstraßendichte hinter der des Reichsdurchschnitts zurückbleibt, obwohl die Landstraßen gerade in Mecklenburg zur Vervollständigung und Ergänzung des Eisenbahnnetzes von besonderer Bedeutung sind. Für Baden sind z. B. 0,2964 km Landstraße auf 1 qkm Fläche 1926 ermittelt worden gegen 0,233 in Mecklenburg-Schwerin. Für 1914 liegen Vergleichszahlen zu den ebenfalls agrarischen Nachbarprovinzen Pommern, Brandenburg und Schleswig-Holstein vor; diese übertrifft Mecklenburg sämtlich an Landstraßendichte, sowohl im Vergleich zur Bodenfläche, als auch zur Bevölkerungszahl.

Bei einem Vergleich der Landstraßendichte in den einzelnen Ämtern im Verhältnis zur Bevölkerungszahl fällt auch hier wieder eine Gruppierung auf, die die landwirtschaftlich bevorzugten Ämter Rostock, Wismar, Malchin, Grevesmühlen und Güstrow mit der größten Dichte zeigt, dazu tritt an dritter Stelle zwischen Wismar und Malchin das Amt Schwerin als zentral gelegenes Amt mit der Landeshauptstadt. Die Ämter mit leichteren Böden im Süden des Landes (Parchim, Ludwigslust, Hagenow und Waren) weisen eine geringere Landstraßendichte auf, die geringste das Amt Waren, auch wenn man den Seenreichtum dieses Amtes berücksichtigt.

Man ersieht hieraus, daß die Fruchtbarkeit einer Gegend ein größeres Verkehrsbedürfnis bewirkt und dieses wiederum eine Verstärkung des Verkehrsnetzes nach sich zieht. — Auch für den Bau von Landstraßen besteht noch ein unbefriedigtes Bedürfnis, welches namentlich den Ausbau von Amtsstraßen zu den kleineren noch abseits vom allgemeinen Verkehrsnetz liegenden Gemeinden anstrebt. Die Neubautätigkeit liegt augenblicklich bei den Ämtern, die, soweit es die zur Verfügung stehenden Geldmittel erlauben, sehr rührig an dem Ausbau des Landstraßennetzes arbeiten und seit 1924 schätzungsweise 200 — 250 km Amtsstraßen neu gebaut haben. (Genaue Angaben liegen uns nicht vor). Der Ausbau der Staatsstraßen kann als ziemlich abgeschlossen gelten, es wurden nach dem Kriege nur die Strecken Wismar-Gressow und Schwerin-Warsow gebaut, bei letzterer Straße ist ein späterer Ausbau von Warsow nach Hagenow vorgesehen.

Im übrigen richten die Straßenbauämter ihr Augenmerk auf die Verbesserung der Straßendecke, an die durch das überaus starke Anwachsen des Landstraßenverkehrs große Anforderungen gestellt werden. Die Straßen befanden sich, als Folge der Kriegs- und Inflationszeit, in einem recht verwahrlosten Zustand. Ungefähr seit 1926 wurde ein großzügiges Straßenverbesserungsprogramm durchgeführt, durch welches der schlechte Ruf der mecklenburgischen Landstraßen sich bald änderte. Jetzt sind unsere Landstraßen, wenn man von einer Anzahl Amtsstraßen von lokaler Bedeutung absieht, in einem recht guten, teilweise mustergültigen Zustand.

3. Die schiffbaren mecklenburgischen Wasserstraßen.

Im Vergleich zu den Schienenwegen und Landstraßen ist die Länge der schiffbaren Wasserstraßen Mecklenburg-Schwerins mit 305,2 km verhältnismäßig gering.

Der längste und auch bedeutendste Wasserweg ist die Eldestraße, sie hat von der Mündung der Elde in die Elbe bis zur Buchholzer Mühle an der Müritz mit Einschluß der Seen eine Ausdehnung von 193 km. Die Störstraße von der Eldenschleuse an der Stör bis zur Fähre am Schweriner See mißt 19,9 km. Die Strecke des Havelkanals (Bolter Kanal) von der Müritz bis zur Landesgrenze ist 11,8 km lang. Die Länge der Güstrow-Rostocker

Schiffahrtsstraße beträgt 66 km. An anderen Wasserstraßen sind zu nennen die Peenestraße (Dahmer-Kanal und Peene-Kanal) vom Malchiner See bis zum Kummerower See 12 km und der Peene-Kanal von Neukalen bis zum Kummerower See 2,5 km. Hiermit sind die schiffbaren Wasserstraßen Mecklenburgs, soweit sie für das Wirtschaftsleben Bedeutung gewinnen, genannt. Durch Schiffahrt weiterhin ausgenutzt wurde die Sude und Schale (Westen), die Recknitz, Stepenitz und Trebel (Osten, Anschluß an die Oder); es findet hier jedoch nur ein unbedeutender Verkehr mit kleinen Fahrzeugen statt.

Die mecklenburgischen Wasserstraßen stellen indessen kein einheitliches Netz dar, sondern zerfallen in völlig getrennte Teilstücke, welche einerseits in ostwestlicher Richtung, andererseits in nord-südlicher Richtung verlaufen. Die ostwestliche Richtung setzt sich zusammen aus einem östlichen Seen- bezw. Flußgebiet und einem westlichen Fluß- bezw. Kanalgebiet; die nord-südliche Richtung wird dargestellt durch das nördliche Kanal- bezw. Flußgebiet (Güstrow-Rostocker Schiffahrtsstraße) [98]).

In dem westlichen Fluß- bezw. Kanalgebiet durchfließt die Elde von Plau teilweise in großen Windungen den Süden und Südwesten des Landes und mündet bei Dömitz in die Elbe. Hiermit ist der Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz hergestellt. Zwischen Parchim und Neustadt-Glewe zweigt sich die Stör (Störkanal) ab und bringt die Verbindung mit dem Schweriner See bezw. der Stadt Schwerin. Andere Zweigkanäle (Ludwigslust Kanal, Klinker-Kanal, Friedrich-Franz-Kanal, Brenzer Kanal) haben keine Bedeutung.

Das östliche Seen bezw. Flußgebiet erstreckt sich vom Plauer See in östlicher Richtung; hier bietet die mecklenburgische Seenplatte zusammen mit der Elde eine natürliche Verbindung mit der Müritz. Die Müritz selbst hat durch den Bolter Kanal weitere Verbindung mit den Havel-Seen, dadurch mit dem Berliner Kanalsystem.

So ist also der ganze Süden des Landes von einer durchgehenden Wasserstraße durchzogen; Ausfallstore sind die Südwest- und Südostecke.

Wesentlich ungünstiger steht der Norden des Landes da. In dem nördlichen Fluß- bezw. Kanalgebiet ist die Warnow von Rostock bis kurz hinter Bützow schiffbar, von Bützow schließt sich der 1896 gebaute Kanal nach Güstrow an. Die Erwartungen, die man auf die Verbindung Rostock-Güstrow gesetzt hatte, sind infolge der Konkurrenz der Eisenbahn nicht erfüllt worden. Der Kanal befördert gegenwärtig fast nur Produkte der anliegenden Ziegeleien; größer ist natürlich der Verkehr auf der Warnow selbst.

Eine Verbindung der südlichen Wasserstraße und somit der Elbe mit der Ostsee, insbesondere den Häfen Rostock und Wismar, besteht nicht; daß jedoch der Plan, eine solche herzustellen, sehr alt ist, haben wir weiter oben bereits ausgeführt. Bis heute hat man diesen Plan nicht fallen lassen. Es stehen sich hier zwei Pläne gegenüber:

---

[98]) Weigmann, a. a. O., S. 5/6.

1. Anschluß durch den Schweriner See nach Wismar, vertreten durch die Elbe-Ostsee-Kanal-A.G. (Auch bei der letzten Stadtverordnetenwahl in Schwerin setzte eine Liste diesen Plan als Hauptprogrammpunkt an).
2. Kanalbau Güstrow-Lenz, also eine Verbindung Rostocks mit der südlichen Wasserstraße, vertreten durch den Mecklenburgischen Kanalverein.

Auf eine grundsätzliche Auseinandersetzung über die Frage, ob einem etwa vorliegenden Verkehrsbedürfnis durch einem Kanalbau oder durch den Ausbau der Schienenwege oder Landstraßen genüge geleistet werden soll, und durch welches dieser Verkehrsmittel der Betrieb sich am wirtschaftlichsten gestaltet, und welchem Kanalprojekt evtl. der Vorzug zu geben wäre, können wir hier nicht eingehen. Jedenfalls ist für die nächste Zeit schon aus finanziellen Gründen an einen Kanalbau nicht zu denken; ob in der Zukunft ein Kanal den Verkehr in der Weise auf sich ziehen und neuen Verkehr stimulieren kann, daß, bei konkurrenzfähigen Gebühren, die Gelder für Unterhaltung und Verzinsung, auf eine Amortisation wird man auch bei günstigsten Voraussetzungen verzichten müssen, sichergestellt werden, erscheint zu mindest zweifelhaft.

Gegenwärtig beschränkt sich die Baupolitik des Wasserbauamtes auf die Verbesserung der bestehenden Wasserwege. Neben Begradigungen des Kanals Güstrow-Bützow ist man vor allen Dingen an eine erneute Regulierung der Eldestraße gegangen. Diese ist bis heute auf eine Teilstrecke zwischen Parchim und Lübz vollendet, sodaß Schiffe mit dem sogenannten Finow-Maße, mit 1,40 mtr. Tiefgang, die Strecke passieren können; auch die Brücken über die Elde sind dementsprechend erhöht. Die Erhöhung der letzten Brücke (Eldenburg b. Waren) ist im letzten Winter in Angriff genommen und jetzt wahrscheinlich schon vollendet. Für die Regulierung der Teilstrecke Lübz-Parchim ist zwecks Vermeidung der zahlreichen Krümmungen der Elde und aus wasserwirtschaftlichen Gründen ein Durchstich vorgesehen, der auch die Verlegung der Burower-Schleuse nach Neuburg notwendig machen wird. Diese Teilstrecke soll schon jetzt, später auch die ganze Eldestraße, für Schiffe von Saalemaß, mit 400 Tonnen tragfähigkeit und 1,70 mtr Tiefgang schiffbar gemacht werden.

B. Verkehrsanstalten, Verkehrsmittel.

Das Verkehrsgewerbe in Mecklenburg-Schwerin umfaßte im Jahre 1925: 1235 Betriebe, in denen 13262 Personen beschäftigt wurden [97]). Die im Betriebe befindliche Arbeitskraftmaschinenleistung betrug 3263 PS, die Leistung der Kraftfahrzeuge ist naturgemäß bedeutend größer und wurde auf 249 376 PS errechnet. Hiervon entfallen auf die Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Eisebahnen und das Kraftfahrzeugwesen zusammen 969 Betriebe (78,46%), 9425 beschäftigte Personen (71,07%), 2529 PS Arbeitskraftmaschinenleistung (77,51%) und 244 861 PS Kraftfahrzeugleistung (98,19%).

Bei der Gegenüberstellung mit den Reichszahlen fällt es auf, daß Mecklenburg-Schwerin in der Zahl der Betriebe das Reichsmittel erheblich übersteigt, in der Zahl der beschäftigten Personen jedoch dahinter zurückbleibt. Die Ursache dieser Erscheinung dürfte in der dünnen Besiedlung des Landes, die zur Erschließung des Landes die Errichtung verhältnismäßig vieler, aber kleiner Betriebe erforderlich macht, zu suchen sein.

Unter den in dieser Arbeit nicht berücksichtigten Verkehrsgewerben ist das Post- und Telegraphenwesen zu nennen; es umfaßt 17,33% sämtlicher Betriebe und 25,15% sämtlicher im Verkehrsgewerbe tätigen Personen.

1. Die Seeschiffahrt.

Mecklenburg-Schwerins See- und Küstenschiffahrt erscheint in der Statistik mit 19 Betrieben, 691 beschäftigten Personen und einer Kraftfahrzeugleistung von 19 940 PS. Hiervon waren in 6 Betrieben zusammen 16 Personen (im Durchschnitt rund 2,5 Personen), in 8 Betrieben 221 Personen (im Durchschnitt 27,6 Personen) und in 5 Betrieben 454 Personen (im Durchschnitt 91 Personen) beschäftigt. Im Vergleich zum Reich steht Mecklenburg-Schwerin als Ostseeland über dem Durchschnitt; und innerhalb des Landes ist eine Konzentration auf die beiden Hafenstädte Rostock und Wismar festzustellen. Die Mehrzahl der Betriebe hat ihren Sitz in Rostock, und zwar sind es 11 Betriebe mit 587 beschäftigten Personen und 17 563 PS Kraftfahrzeugleistung (davon 2 Küstenschiffahrtsbetriebe); in Wismar sind

[97]) Als Unterlagen für den folgenden Abschnitt dienten die Ergebnisse der letzten Volks-, Berufs- und Betriebszählung von 1925 in Verbindung mit dem Material des Statistischen Landesamtes. Seit 1925 werden hier mancherlei Änderungen vor sich gegangen sein; so wird der Umfang der Gewerbeart „Sonstige Landbeförderung" durch die Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs und der Autovermietung bedeutend angewachsen sein. (Die Gewerbeart „Sonstige Landbeförderung" teilt sich in die Personenbeförderung — Pferdedroschken und Kraftwegen —, die Lastenbeförderung und das Dienstmanns- und Trägergewerbe; letzteres umfaßt 83 Betriebe mit 83 beschäftigten Personen und weist keine Maschinenleistung auf).

nur 5 Betriebe mit 89 beschäftigten Personen und 2 162 PS Kraftfahrzeugleistung ansässig (davon 1 Küstenschiffahrtsbetrieb), ferner im Amt Rostock 2 Betriebe mit 10 Personen und 70 PS Kraftfahrzeugleistung (beides Küstenschiffahrtsbetriebe im Saaler Bodden) und im Amt Wismar 1 Betrieb mit 5 Personen und 145 PS Kraftfahrzeugleistung (Bäderverkehr zwischen Wismar und Poel).

Die wichtigsten mecklenburgischen Seeschiffahrtsunternehmungen sind die Reedereien von August Cords und von Erik Larsen, beide in Rostock.

Die deutsche Seeschiffahrt gehört zu den am stärksten und unmittelbarsten durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen betroffenen Wirtschaftszweigen [98]). Wie weit dies auch für die mecklenburgische Flotte zutrifft, läßt sich nicht feststellen, da uns die Zahlen für die ersten Nachkriegsjahre fehlen. Jedenfalls war die im Jahre 1914: 75 Schiffe mit 45 907 Netto-Register-Tonnen (Rostock: 63 Schiffe, 44 577 Netto-Register-Tonnen, Wismar: 12 Schiffe, 1 330 Netto-Register-Tonnen) zählende mecklenburgische Flotte nach dem Kriege sehr zusammengeschmolzen. 1926 betrug der Bestand wieder 51 Schiffe mit 23 953 Netto-Register-Tons (Rostock 38 Schiffe mit 21 857 Netto-Register-Tons, Wismar 11 Schiffe mit 2 096 Netto-Register-Tons, der Rückgang auf die Hälfte der Tonnage erstreckte sich also nur auf die Rostocker Flotte). Im Jahre 1929 erreichte man durch den zähen Wiederaufbauwillen die Zahl von 1914 fast wieder, die Zahl der Schiffe betrug in diesem Jahre 63 mit 39 942 Netto-Register-Tons, hiervon hatten in Rostock 52 Schiffe mit 37 929 Netto-Register-Tons, in Wismar 11 Schiffe mit 2 013 Netto-Register-Tons ihren Heimatshafen. Die Rostocker Flotte war demnach der Schiffszahl nach nicht ganz fünf mal so stark als die Wismarsche, dem Raumgehalt nach sogar über 18 mal so stark. Die durchschnittliche Größe der in Rostock beheimateten Schiffe betrug 1929: 729,4 Tons, die der Wismarschen Schiffe 183 Tons.

Die Zahl der Segelschiffe ist in den angeführten drei Jahren ungefähr die gleiche geblieben: 1914: 8 Schiffe, 1926 sogar 10 und 1929 wieder 8 Schiffe. Indessen hat sich der Raumgehalt von 2 236 N.-R.-T. im Jahre 1914 auf 215 im Jahre 1926 dezimiert und ist 1929 auf 147 N.-R.-T. weiter zurückgegangen, also eine ganz bedeutende Abnahme der Schiffsgröße.

Den Hauptbestandteil der Flotte machen die Dampfschiffe aus. Ihre Zahl betrug 1914: 67 mit 43 671 N.-R.-T., 1926: 40 Schiffe mit 23 716 N.-R.-T.,1929: 53 Schiffe mit 39 736 N.-R.-T. Die durchschnittliche Größe der Dampfschiffe ist von 652 N.-R.-T. im Jahre 1914 auf 750 N.-R.-T. im Jahre 1929 gestiegen, 1926 betrug sie nur 593 N.-R.-T.

Nach dem Kriege sind in der Flotte auch Motorschiffe vorhanden, und zwar 1926 ein Schiff mit 22 N.-R.-T., 1929 deren zwei mit 59 N.-R.-T.

---

[98]) Deutsche Wirtschaftskunde, bearbeitet im Statistischen Reichsamt, Berlin, 1930, S. 229.

2. Die Binnenschiffahrt.

Bei der Binnenschiffahrt unterscheidet die Statistik zwei Gewerbearten: 1. Binnenschiffahrt und Großhandel, 2. Binnenschiffahrt und Flößerei. Von der ersteren Gewerbeart sind 1925 für Mecklenburg 2 Betriebe mit 79 beschäftigten Personen und einer Kraftfahrzeugleistung von 285 PS angeführt. Es handelt sich hier um die Firma J. Grund, Parchim sowie um die Firma Franz Wulf, Schwerin. Die Binnenschiffahrt und Flößerei wird mit 80 Betrieben und 263 beschäftigten Personen angegeben. Hier bleibt Mecklenburg-Schwerin erheblich hinter dem Reichsmittel zurück, in der Zahl der beschäftigten Personen erreicht es sogar etwas mehr als ein Drittel des Durchschnittes. Es ist anzunehmen, daß die Betriebe der Binnenschiffahrt durch die Statistik nicht vollständig erfaßt sind: eine Reihe von Schiffern befand sich zur Zeit der Zählung außerhalb mecklenburgischer Gewässer, sie wurden zwar auf besonderen Zählkarten veranlagt, jedoch sind diese Zählkarten nicht vollzählig an das statistische Landesamt zu Schwerin abgeführt worden. — Die Betriebsgröße der Binnenschiffahrtsunternehmen mit Flößerei ist nicht erheblich: 5 Betriebe beschäftigen zusammen 42 Personen, also durchschnittlich 8, die übrigen 75 Betriebe beschäftigten zusammen 142, also im Durchschnitt 2 Personen.

Der Schiffsbestand der mecklenburgischen Binnenflotte (beide Gewerbearten) betrug 1925 an Schiffen mit eigener Triebkraft 48 mit 1 257 PS.

Der Schiffsbestand am 1. Januar 1930 ist höher angegeben; wie weit diese Tatsache durch eine Vermehrung oder durch die oben erwähnte lückenhafte statistische Erfassung zu erklären ist [99]), können wir nicht sagen. Am 1. Januar 1930 wurden insgesamt 225 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 23 516 Tons festgestellt. Von diesen hatten 61 Schiffe mit 3 347 Tons Tragfähigkeit eine eigene Triebkraft von 3 224 PS, also durchschnittlich pro Schiff eine Triebkraft von 52,85 PS und 54,86 t Tragfähigkeit. Von diesen waren 22 Schlepper mit 497 t Tragfähigkeit und einer Maschinenstärke von 1 374 PS, der Durchschnitt ist 22,6 t Tragfähigkeit und 62,45 PS Maschinenstärke, 39 andere Schiffe mit eigener Triebkraft von 1 850 PS und 2 850 t Tragfähigkeit, der Durchschnitt beträgt für die Tragfähigkeit 73,07 t und für die Maschinenstärke 47,43 PS. Ferner wurden 164 Schiffe ohne eigene Triebkraft mit einer Tragfähigkeit von 20 169 t gezählt; die durchschnittliche Tragfähigkeit der mecklenburgischen Ladekähne ist demnach rd. 125 t.

[99]) Die sogenannten Elbkähne wurden 1925 nicht ausgezählt.

3. Die Eisenbahnen.

Die Reichsbahn vereint auf sich 21,38% sämtlicher Betriebe, 56,09% sämtlicher im Verkehrsgewerbe beschäftigten Personen und 87,62% der Kraftfahrzeugleistung. Ausschlaggebend sind bei der letzteren die Lokomotiven, 318 an der Zahl mit 217 948 PS, und die beiden Fährschiffe mit zusammen 4300 PS. Ausführlichere Auskunft über die Betriebs- und Personalverhältnisse, sowie über die technische Ausrüstung der Reichsbahn als die Betriebszählung von 1925 gibt uns das von der Reichsbahndirektion Schwerin zur Verfügung gestellte Material.

Hierzu muß allerdings bemerkt werden, daß die Ausdehnung des Reichsbahndirektionsbezirkes Schwerin nicht den mecklenburg-schwerinschen Landesgrenzen entspricht, sondern zum Teil über die Grenzen hinausgeht, zum andern gehören einige im Lande liegende Eisenbahnlinien zu fremden Direktionsbezirken; so unterstehen von der Hamburg-Stettiner Linie die Teilstrecke von Lübeck bis Strasburg (Uckermark), von der Warnemünde-Berliner Linie die Teilstrecke bis Neustrelitz der Direktion Schwerin; dagegen gehört der das Land durchschneidende Teil der Hamburg-Berliner Bahn, sowie der Rostock-Stralsunder Bahn, ferner die Hagenow-Ratzeburger Bahn nicht zum Direktionsbezirk. Dieses Mehr und Weniger gleicht sich in der Schienenlänge bis auf rd. 60 km aus: während wir oben ein mecklenburg-schwerinsches Eisenbahnnetz von 1233,8 km festgestellt hatten, untersteht der Direktion Schwerin ein solches von 1172,54 km, also rd. 5% weniger. Die anzuführenden Zahlen wären also, ceteris paribus, ungefähr um diesen Prozentsatz zu erhöhen.

Im Direktionsbezirk Schwerin werden für 1930 186 Bahnhöfe und 35 Haltepunkte, zusammen 221 Stationen, angeführt. Setzt man diese Zahl in Verbindung mit der Kilometerzahl der Betriebslänge, so ergibt sich eine durchschnittliche Entfernung von einer Station zur andern von 5,31 km. In Bayern beträgt die durchschnittliche Entfernung nur 3,84 km, in den Direktionsbezirken Oldenburg 4,32 km, in Hannover 5,54 km, Magdeburg 5,77 km, Frankfurt a. Oder 6,54 km; demnach dürfte sich die Zahl für Mecklenburg-Schwerin nicht weit vom Reichsdurchschnitt entfernen, vielleicht noch unter demselben liegen.

Das Gesamtpersonal betrug für dieselbe Zeit 5490 beschäftigte Personen; auch unter Berücksichtigung der oben angeführten Vorbehalte bleibt diese Zahl weit hinter der in der Betriebszählung von 1925 angeführten zurück, woraus sich ein starker Personalabbau in der Zwischenzeit entnehmen läßt. Auf den Hauptbahnen wurden 4056 Personen, auf den Nebenbahnen 1430 Personen beschäftigt. Betrachtet man die einzelnen Dienstzweiggruppen, so ergibt sich für den Betriebs- und Verkehrsdienst mit 3778 beschäftigten Personen 68,82% des Gesamtpersonals, im Bahnunterhaltungsdienst sind 1111Personen oder 20,23% beschäftigt, im Verwaltungsdienst 382 Perso-

nen oder 6,96%, im Werkstättendienst 219 Personen oder 3,99%. Setzt man diese Zahlen zur Betriebslänge in Verhältnis und vergleicht man diese mit anderen Bezirken, so entfallen auf 1 km Betriebslänge:

. . . aufgewendete Köpfe im:	R.D. Hannover	R.D. Magdeburg	Bayern	R.D. Oldenburg	R.D. Frankfurt O.	R.D. Schwerin
Verwaltungsdienst	0,61	0,57	0,41	0,54	0,39	0,33
Bahnunterhaltungsdienst	2,14	1,95	1,85	1,21	1,16	0,95
Betriebs- u. Verkehrsdienst	9,00	8,88	5,40	5,23	3,51	3,22
Werkstättendienst	0,42	0,35	0,36	0,27	0,12	0,18
Gesamtpersonal	12,17	11,75	8,02	7,25	5,08	4,68

In diesen Zahlen spiegelt sich die dünne Besiedelung Mecklenburg-Schwerins wider; während die Entfernung der Bahnhöfe voneinander eine verhältnismäßig günstige ist, kann der Betrieb mit verhältnismäßig wenig Personen aufrecht erhalten werden.

Der Bestand an Eisenbahnfahrzeugen bei der R.D. Schwerin betrug:

		am 31. 12. 29	1925
Vollspurige	Dampflokomotiven	254	(318
„	Triebwagen, eintlg., m. Verbrennungsmotor	4	lt. Betr.Z.)
„	D-Zug-Personenwagen . . .	58	46
„	4-achsige Personenwg. für Eil- u. Personenzüge	43	29
„	2- und 3-achsige Personenwagen . .	505	527
„	Spezialwagen	3	
„	Gepäckwagen	166	159
„	Bahndienstwagen	110	
Schmalspur.	Dampflokomotiven	6	
„	4-achsige Personenwagen . . .	32	27
„	Gepäckwagen	4	4
„	Bahndienstwagen	2	
„	Güterwagen, gedeckte	20	16
„	Güterwagen, offene	56	51

Vollspurige Güterwagen sind den Reichsbahndirektionen nicht zugeteilt, sondern unterstehen der Verwaltung einer Zentralstelle für die gesamte Reichsbahn. Aushilfsweise können wir hier aber die Statistik der Güterwagenstellung dieser Zentralstelle für die Reichsbahndirektion Schwerin heranziehen; nach dieser wurden 1928: 365 717, 1929: 357 174, 1930: 343 828 Güterwagen gestellt.

Der Rückgang des Bestandes an Zugmaschinen und Güterwagen trotz Zunahme der Verkehrs- und Betriebsleistungen erklärt sich aus der Zunahme der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und des Fassungsvermögens der Wagen, auch haben die betriebstechnischen Verbesserungen zu einer erhöhten Umlaufsgeschwindigkeit der Fahrzeuge geführt.

Die Personenwagen haben allgemein, dem gesteigerten Personenverkehr entsprechend, zugenommen; die Abnahme der 2- und 3achsigen Personenwagen erklärt sich aus der Verschmelzung der 3. und 4. Wagenklasse und der Außerdienststellung der älteren 4.-Klasse-Wagen.

Der Privatbahnbetrieb ist in Mecklenburg-Schwerin nur sehr gering entwickelt, wie wir schon bei der Behandlung der Verkehrswege gesehen haben; im privaten Betriebe sind nur 2,59% der Schienenwege. Die Personalverhältnisse und die technische Ausrüstung läßt sich schlecht schildern, da die Bahnen meist nur eine kurze Strecke Mecklenburg berühren.

Innerhalb Mecklenburgs liegen nur die Graal-Müritz-Röverhagener vollspurige Kleinbahn (10,3 km), die Warnemünde-Markgrafenheider schmalspurige elektrische Kleinbahn (4,7 km) und die Boizenburger vollspurige Stadt- und Hafenbahn (2,6 km).

Von der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker vollspurigen Nebenbahn liegen 7,5 km auf mecklenburg-Schwerinschem Gebiet, von der Neuhaus-Brahlstorfer vollspurigen Kleinbahn 3,2 km, von der Puttlitz-Sukower vollspurigen Kleinbahn 2,1 km und der Meckl. Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn 1,6 km, aber keine Station.

4. Das Kraftfahrzeugwesen.

Ein verhältnismäßig jungen Verkehrszweig ist der Kraftwagenverkehr. Die in der Betriebszählung von 1925 unter Sonstige Landbeförderung aufgezählten 600 Betriebe sind, mit Ausnahme von 83 Betrieben des Dienstmann- und Trägergewerbes sowie einiger Pferdedroschkenhaltungen, Autovermietungsunternehmen. Ihre Zahl dürfte sich in der Zwischenzeit wesentlich erhöht haben, wenn man bedenkt, daß die Gesamtzahl von Kraftfahrzeugen sich von 3 513 im Jahre 1925 in stetiger Steigerung auf 15 774 im Jahre 1930 erhöht hat, ohne die Kraftfahrzeuge der Reichspost und der Wehrmacht. Im Jahre 1921 entfielen auf ein Kraftfahrzeug 689,7 Einwohner, 1925: 191,9 Einwohner, 1930 nur 42,7 Einwohner.

Die im Personenverkehr betriebenen Kraftfahrlinien, mit teilweiser Übernahme von Fracht, stellen eine notwendige Ergänzung der bestehenden Schienenwege und einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrswesens überhaupt dar [100]). Der Kraftwagen tritt als Zubringer und Verteiler der Eisenbahn auf und erschließt die abseits der Eisenbahn gelegenen Ortschaften durch Verbindung untereinander und mit der nächsten Bahnstation. Dort, wo der Schienenweg dem Verkehrsbedürfnis nicht ausreichend gerecht wird, wird der Omnibus auch gleichlaufend zur Schiene gesetzt, wobei es dem Reisepublikum eine häufige und bequeme Beförderungsgelegenheit bietet. Durch Her-

[100]) Köpke, Die deutschen Kraftverkehrsgesellschaften, in Wirtschaftshefte der Frankfurter Zeitung, H. 6.

stellung von Querverbindungen zwischen zwei Eisenbahnstrecken wird das mehrmalige Umsteigen vermieden und die Reisezeit erheblich abgekürzt.

Die bedeutendste Kraftverkehrsgesellschaft ist in Rostock die Reichspost, daneben ist der Kraftwagenverkehr der Rostocker-Straßenbahn-A.-G. zu nennen.

Das von der Oberpostdirektion Schwerin unterhaltene Liniennetz ist in ständiger Zunahme begriffen, es umfaßte 1924: 19 Kraftpostlinien mit einer Streckenlänge von 173 km und stieg in stetiger Entwicklung auf 58 Linien mit 1 155 km Streckenlänge im Jahre 1930. Auf einigen Linien wurde der Betrieb vorübergehend eingestellt; auf dem Fahrplan der Kraftposten vom 5. 10. 1930 zählten wir 62 Linien mit einer Streckenlänge von 1 174 km, also fast die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes (einen qualitativen Vergleich lassen diese Zahlen natürlich nicht im entferntesten zu).

Über die Zahl der geleisteten Omnibuskilometer und der beförderten Personen konnte uns die O.P.D. Schwerin leider keine Auskunft geben.

Die Rostocker-Straßenbahn-A.-G. eröffnete im August 1926 den Autobusverkehr Rostock-Warnemünde mit 3 Autobussen zu je 40 Sitzplätzen auf einer Strecke von 40 km. Die Zahl der Omnibusse stieg 1927 auf 4, 1928 auf 13, 1929 auf 17, die auch 1930 den Verkehr bewerkstelligten. Die Streckenlänge wurde durch Ausdehnung innerhalb der Stadt 1928 um 6,250 km und 1930 um weitere 0,470 km vergrößert. Die Zahl der beförderten Personen verzehnfachte sich in der Zeit von 1927 bis 1930 (Steigerung 990%); die geleisteten Fahrzeugkilometer stiegen in der gleichen Zeit um 571%.

Diese Angaben mögen zunächst genügen, um die ungemein schnell anwachsende Bedeutung des Kraftfahrzeuges für das Verkehrswesen zu zeigen. Die Auswirkung auf die Landstraßen und deren wirtschaftlichen Bedeutung als Verkehrsträger werden wir in einem späteren Abschnitt behandeln.

C. Verkehrsleistungen.

In den voraufgehenden Abschnitten dieses Teils haben wir die technischen und personellen Gegebenheiten der einzelnen Verkehrsträger, das statische Moment, das die Unterlage des auf ihm zu leistenden Personen- und Güterverkehrs bildet, dargestellt. Im folgenden sollen die Leistungen des mecklenburg-schwerinschen Verkehrswesens, die Bewegungen auf diesem Verkehrsapparat, das dynamische Moment behandelt werden; und zwar wollen wir zunächst den Verkehr innerhalb der Landesgrenzen, in einem weiteren Abschnitt den über die Grenzen hinausgehenden Verkehr, die wirtschaftliche Verbundenheit des Landes mit anderen Wirtschaftsgebieten durch das Verkehrswesen, darstellen.

Während uns für den letzteren Abschnitt in der Statistik des Deutschen Reiches und den Seeschiffahrtserhebungen des Statistischen Landesamtes

ausreichendes Material zur Verfügung steht, läßt das Material über den Verkehr innerhalb Mecklenburgs viel zu wünschen übrig; denn in diesen Statistiken sind zwar für die verschiedenen Orte die Aus- bezw. Einladungen angegeben, nicht aber die Orte der Herkunft bezw. die Versandsrichtung. Daher können wir unsere ursprüngliche Absicht, die Verflechtung der mecklenburgischen Wirtschaft unter sich, sowie die Herkunft bezw. das schließliche Verbleiben (innerhalb Mecklenburgs) der über die Landesgrenzen hinausgehenden bezw. hereinkommenden Güter zu schildern, nicht durchführen. Aus diesem Grunde haben wir unsere Ausführungen über den wirtschaftlichen Aufbau des Landes etwas ausführlicher gestaltet, um aus diesem einige Rückschlüsse über die Herkunft und das Verbleiben der Güter innerhalb Mecklenburgs ziehen zu können. Im übrigen müssen wir uns darauf beschränken, die Stärke des Verkehrs überhaupt auf den Verkehrswegen und die Konzentration des Verkehrs auf die wichtigsten Umschlagsplätze, also deren verkehrswirtschaftliche Bedeutung, festzustellen.

1. Die Belastung der Eisenbahnlinien und der Umschlag auf den wichtigeren Bahnhöfen.

Der Personenverkehr der Reichsbahn hat gegenüber der Vorkriegszeit erheblich zugenommen. Während die durchschnittliche Beförderungsweite sich nur wenig verändert hat, wuchs die Zahl der im Reiche beförderten Personen von 1 577 Millionen im Jahre 1913 auf 2 009 Millionen im Jahre 1928 [101]), das bedeutet eine Zunahme von rund 27%. Auch in Mecklenburg [102]) ist diese Zunahme des Personenverkehrs zu beobachten; die Zahl der verkauften Fahrkarten betrug 1913: 6 860 638 Stück, 1928: 9 391 091 Stück, also eine Zunahme von sogar rund 36%. 1930 ist die Zahl auf 8 214 221 Stück zurückgegangen; die Ursachen für diesen Rückgang sind einerseits in den schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen, andererseits in dem stark angewachsenen Kraftfahrzeugverkehr [103]) zu suchen; immerhin bleibt der Personenverkehr im Jahre 1930 um 20% größer als der im Jahre 1913.

Die zeitliche Verteilung über das Jahr weist einige Verschiedenheiten in den einzelnen Monaten auf. Die Sommermonate Juni bis August zeigen, mit einigen, durch die Wetterlage in den einzelnen Jahren bedingten Schwankungen, den stärksten Personenverkehr. Es spiegelt sich hier die im Sommer allgemein erhöhte Reisetätigkeit, besonders aber der starke, namentlich aus Mitteldeutschland kommende Fremdenverkehr zu den mecklenburgischen Ostsee-

---

101) Deutsche Wirtschaftskunde S. 226.

102) Den folgenden Angaben ist der Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin, dessen Ausdehnung wir auf Seite 65 festgestellt haben, zu Grunde gelegt.

103) Die Zahl der Personenkraftwagen in Meckl.-Schwerin stieg von 3 000 im Jahre 1928 auf 4 781 im Jahre 1930, also eine Steigerung von rund 60%, die der Krafträder von 3 913 auf 9 194, also eine Steigerung von rund 135 %.

bädern wider. Den geringsten Reiseverkehr weisen die Monate November bis März auf; in diesen Monaten besteht auf keiner Eisenbahnlinie ein Saisonverkehr (in Mecklenburg ist kein Winterkurort), die Reisetätigkeit erreicht hier nur die für die wirtschaftliche Tätigkeit notwendigen Ausmaße, ohne Bevorzugung einer Linie, sodaß wir das Verhältnis der Frequenz der einzelnen Eisenbahnlinien zueinander in diesen Monaten als normal, im Verhältnis ausgeglichen, ansehen können.

In der örtlichen Verteilung läßt sich ein enger Zusammenhang der Größe des Personenverkehrs auf den einzelnen Bahnhöfen mit der Größe und Einwohnerzahl der betreffenden Städte feststellen. Nur Orte, die einen besonderen Anreiz für den Fremdenverkehr zu bieten haben, weisen einen stärkeren Verkehr, als dem Verhältnis ihrer Einwohnerzahl entspricht, auf; hierher gehören vor allem Warnemünde und Doberan. Teilt man die Bahnhöfe nach der Zahl der auf ihnen jährlich verkauften Fahrkarten in die Größenklassen über 1 000 000, 500 000 bis 1 000 000, 200 000 bis 50 000, 100 000 bis 200 000, 50 000 bis 100 000 und unter 50 000 Stück, so gehört nur Rostock zu der ersten Größenklasse und weist ungefähr den doppelten Verkehr auf als Schwerin, dem einzigen Bahnhof der zweiten Größenklasse. Zur dritten Größenklasse gehören Güstrow, Wismar, Warnemünde und Waren (außer 1927; 1926 auch Bützow); diese vereinigen 1930: 14,42% des Gesamtverkehrs auf sich, Rostock sogar 17,27%, Schwerin 9,44%. Durch die in Anlage 19 aufgezählten Bahnhöfe (Größenklasse I – IV) sind für 1930: 62,84%, für 1929: 63,77%, für 1928: 63,36 %, für 1927: 63,18% und für 1926: 63,84% des Gesamtverkehrs erfaßt. Die Reisetätigkeit konzentriert sich also um die Städte vor allen anderen um Rostock und Schwerin, dagegen tritt die des platten Landes stark zurück.

Der Güterverkehr in Mecklenburg hatte seinen Höhepunkt im Jahre 1928 mit 6 673 585 t erreicht; gegenüber dem Umschlag von 5 207 784 t im Jahre 1913 bedeutet dies eine Steigerung von 28,15%. Wie im Personenverkehr so gingen auch im Güterverkehr die Leistungen von 1928 bis 1930 erheblich zurück, und zwar im Güterverkehr um 15,76% auf 5 621 475 t; der Umschlag blieb aber 1930 immer noch um 7,94% größer als derjenige von 1913. Die Ursachen dieses Rückganges in den letzten beiden Jahren dürften dieselben sein wie im Personenverkehr. Die Stille im Wirtschaftsleben verringerte naturgemäß den Güterumsatz, außerdem vermehrte sich die Zahl der Lastkraftwagen von 551 im Jahre 1928 auf 935 im Jahre 1930, also um fast 70%.

Die zeitliche Verteilung des Güterverkehrs über das Jahr weicht von der des Personenverkehrs erheblich ab. Den stärksten Güterverkehr weisen die Herbstmonate September bis November und der März, also die Zeit der Ernte und der Frühjahrsbestellung bezw. der Mietenöffnung in der Landwirtschaft auf; die übrigen Monate haben unter sich ungefähr gleich starken Verkehr, den wir weiter unten als den normalen, nicht von Saisonerscheinungen beeinflußten Verkehr ansehen wollen.

Die örtliche Verteilung des Güterverkehrs weist in der Bedeutung der Bahnhöfe kein so starkes Hervortreten der Spitzengruppen wie im Personenverkehr. Teilt man hier die Bahnhöfe nach der Größe ihres jährlichen Güterumschlages ein in die Klassen über 500 000 t, 200 000 bis 500 000 t, 100 000 bis 200 000 t, 50 000 bis 100 000 t und unter 50 000 t, so findet sich 1930 kein Bahnhof in der Größenklasse I, in der Größenklasse II führt Rostock vor Wismar und Waren; 1929 gehören Rostock und Waren zur Größenklasse I, auch in den übrigen Jahren steht Rostock an der Spitze, jedoch mit nicht so auffallendem Vorsprung wie im Personenverkehr. Schwerin, die zweitgrößte Stadt des Landes, fällt im Güterverkehr offensichtlich zurück, was seine Ursache in der Struktur der Stadt als Beamtenstadt mit verhältnismäßig geringer Industrie haben dürfte; dagegen nimmt Waren die zweite bis dritte Stelle ein. Zur Differenzierung des Güterumschlages haben wir in Anlage 21 für das Jahr 1930 eine Aufteilung vorgenommen (für eine weitergehende Aufteilung des Güterumschlages fehlen die statistischen Unterlagen). Der große Güterumschlag Warens erklärt sich nun aus dem starken Dienstgutverkehr [104]) dieses Bahnhofes, ebenso das Hervortreten der kleinen Stationen Langhagen und Möllenhagen (Schotterwerk Rethwisch bei Möllenhagen mit über 100 beschäftigten Personen im Jahre 1925). Als größte Versandbahnhöfe für Wagenladungsgüter treten uns Wismar und Warnemünde entgegen; Warnemünde tritt durch den Fährverkehr so in den Vordergrund, während die Größe des Versandes aus Wismar durch die Bedeutung Wismars als Empfangshafen (Wismars Empfang in der Seeschiffahrt kommt dem Rostocks ungefähr gleich) und dem Umstand, daß Wismars wirtschaftliche Struktur die verhältnismäßig stärkste industrielle Durchsetzung in Mecklenburg-Schwerin [105]) zeigt, zu erklären ist. Der große Empfang an Warenladungsgütern von Rostock und Wismar wird einerseits durch die Größe der Städte als Komsumplätze, andererseits durch den Versand im Seeschiffsverkehr verursacht, ebenso zeigt die dritte Stelle Schwerins im Wagenladungsempfang diese Stadt als bedeutenden Konsumenten. Die kleineren Städte Malchin, Lübz und Stavenhagen verdanken die Größe ihres Wagenladungsumschlages den dortigen Zuckerfabriken, Lübz außerdem der Vereinsbrauerei Mecklenburgischer Wirte. — Der Gepäck- und Expreßgutverkehr steht in engem Zusammenhang mit dem Reiseverkehr und der Größe der Städte. Den größten Milchversand weisen die Bahnhöfe im großbetrieblichen Norden und Osten des Landes, wo die Großviehhaltung vorherrscht, auf. Hier steht Lalendorf als Knotenpunkt und Mittelpunkt einer starken landwirt-

---

104) Unter Dienstgutverkehr versteht man die Beförderung von Material zum Bau und zur Ausbesserung der Eisenbahnstrecken, von Betriebsstoffen, vor allem Steinkohlen usw.

105) Auf 1 000 Einwohner entfallen im Jahre 1925 beschäftigte Personen:

	in Mecklenbg.-Schwerin	Rostock	Schwerin	Wismar	Güstrow
Industrie	100,6	155,4	126,7	189,7	165,6
Handel und Verkehr	71,4	157,3	145,3	109,1	120,1

schaftlichen Umgebung bei weitem an der Spitze, auch Stavenhagen liegt weit vor den anderen Bahnhöfen, dann folgen Güstrow, Tessin und Waren. Den größten Empfang hat Waren, wo die Milch durch die Natura-Milch-Exportgesellschaft weiter verarbeitet und dann weit über Mecklenburgs Grenzen hinaus versandt wird, ferner Schwerin (die Schweriner Molkereigenossenschaft ist die größte des Landes).

Der Prozentsatz des Güterumschlages der in Anlage 20 aufgezählten Bahnhöfe am Gesamtverkehr erreicht nicht den des Personenverkehrs; der Güterumschlag der Größenklassen I—IV betrug 1930: 56,83%, 1929: 60,53%, 1928: 58,81 %, 1927: 58,00%, 1926: 58,53 % des Gesamtverkehrs. Hieraus, wie auch aus der geringeren Abstufung der Spitzenbahnhöfe und dem Aufrücken kleinerer Bahnhöfe in die Klasse über 50 000 t geht eine größere Verteilung des Güterverkehrs über das Land hervor, was durch die landwirtschaftliche Struktur des Landes erklärlich wird.

Zur Darstellung der Verkehrsverteilung auf die einzelnen Eisenbahnlinien steht uns an Material die von der Reichsbahndirektion Schwerin am 26. Juni 1930 und am 27. November 1930 festgestellte Streckenbelastung zur Verfügung. Der Verkehr an diesen beiden Tagen zeigt sowohl im Personenverkehr wie im Güterverkehr große Unterschiede auf, außerdem besteht der Mangel, daß wir es nicht mit einem Mittel, sondern mit einer Verkehrserfassung an Stichtagen zu tun haben. Dennoch geben, wie uns von der Reichsbahndirektion versichert wurde, die Ergebnisse dieser Zählungen ein ziemlich genaues Bild über das Verhältnis der Verkehrsbedeutung der einzelnen Linien zueinander. Und zwar müssen wir, wie oben bei der zeitlichen Verteilung des Personenverkehrs bereits ausgeführt, für den Personenverkehr die Erhebungen im Winter, also in unserem Falle vom 27. Nov. als maßgebend stellen, die vom 26. Juni dagegen als Saisonverkehr ansehen; umgekehrt im Güterverkehr, hier wollen wir die Streckenbelastung im Sommer, gemäß unseren Ausführungen über die zeitliche Verteilung des Güterverkehrs, als im Gleichgewicht befindlich und den Verkehr im November als von Saisonerscheinungen beeinflußt betrachten.

Für den Personenverkehr tritt in der Anlage 23 (Eisenbahnstreckenbelastung am 27. 11. 1930) die Linie Lübeck-Neubrandenburg hervor; diese Strecke bildet einerseits das Rückgrat des mecklenburgischen Eisenbahnnetzes, andererseits erhält sie ihre Bedeutung durch den Durchgangsverkehr Stettin-Hamburg. Von dieser Linie zweigt sich in Bützow und Güstrow in nördlicher Richtung der starke Rostocker Verkehr auf einer von bezw. bis Schwaan gemeinsamen Bahnstrecke ab. Zwischen Rostock und Warnemünde besteht auch im Winter ein bedeutender Verkehr, der als Vorortsverkehr anzusprechen ist und durch den Fährverkehr noch verstärkt wird. Der erwähnte Verkehr zwischen Rostock und der in ost-westlicher Richtung das Land durchschneidenden Linie Lübeck-Neubrandenburg wird, soweit er über Bützow geht, entweder auf Hamburg und Lübeck direkt oder, wenn er über Schwerin-Hagenow geht, ebenfalls auf Hamburg eingestellt sein, soweit er über Schwerin-Ludwigslust führt,

nach Mittel- und Westdeutschland seinen Verlauf nehmen. Der Verkehr Rostock-Güstrow teilt sich in den Berliner (über Waren) und den Stettiner (über Neubrandenburg) Verkehr; jedoch kann man eine augenfällige Einstellung des Personenverkehrs auf Berlin erst auf der Strecke Waren-Neustrelitz feststellen, zu der die Linien Lalendorf-Waren und Karow-Waren als Zubringer oder Verteiler auftreten. Schließlich tritt der in nordsüdlicher Richtung verlaufende, die Linie Lübeck-Neubrandenburg in Kleinen überschneidende Verkehr von Wismar, der drittgrößten Stadt des Landes, nach der Landeshauptstadt Schwerin hervor. Von Schwerin aus verteilt sich der Reiseverkehr des westlichen Mecklenburgs (den über Schwerin gehenden Rostocker Verkehr haben wir oben erwähnt) über Hagenow vorwiegend nach Hamburg, je nach der Anschlußmöglichkeit auch nach Ludwigslust. Von Ludwigslust wird dieser Verkehr, ebenso wie der von Schwerin direkt nach Ludwigslust gehende, sowie der Verkehr des westlichen Teiles der Südbahn nach Berlin, nach Mittel- oder Westdeutschland weitergeleitet. Die übrigen Eisenbahnstrecken Mecklenburg-Schwerins haben, neben ihrer lokalen Bedeutung nur Bedeutung als Verkehrsverteiler und Zubringer der großen Linien.

Diese letztgenannten Linien haben auch im Saisonverkehr (Anlagen 22) eine nur geringe Belastungsveränderung, ebenso die Linie Lübeck-Neubrandenburg. Dagegen tritt naturgemäß ein bedeutendes Anwachsen des Verkehrs zwischen Rostock und Warnemünde, ebenso nach Doberan-Arendsee hervor. Auch der Verkehr von Rostock über Güstrow zeigt hier eine offensichtliche Neigung nach Berlin. Überhaupt kann man auf der Anlage 22 eine starke Konzentration um Rostock, als Ausgangspunkt für den Bäderverkehr, feststellen, denn die Strecke Hagenow-Schwerin und die jetzt stärker hervortretende Linie Ludwigslust-Schwerin dürfte ihren gesteigerten Verkehr vorwiegend nach und über Rostock weiterleiten.

Im Gegensatz zu dem als normal angenommenen Personenverkehr sind in dem von Saisonerscheinungen nicht beeinflußten Güterverkehr (Anlagen 22) die Beziehungen zwischen Rostock und Berlin (über Waren) stärker betont. Dagegen weist die Linie Lübeck-Neubrandenburg nur in ihrem westlichen Teil bis Güstrow bezw. über Bützow-Schwaan nach Rostock einen stärkeren Verkehr auf, von Lalendorf nach Neubrandenburg tritt derselbe erheblich zurück; im Güterverkehr scheint also nicht ein so starker Durchgangsverkehr Hamburg-Stettin zu bestehen wie im Personenverkehr, es macht sich offenbar die Konkurrenz des Seeweges mit seinen billigeren Frachten bemerkbar. Um Schwerin, wo sich der Güterverkehr des westlichen Mecklenburgs über Hagenow nach Hamburg und über Ludwigslust nach Berlin, Mittel- und Westdeutschland teilt, finden wir eine starke Zusammenballung des Güterverkehrs. Die Südbahn tritt als Zubringerlinie zur Hamburg-Berliner Bahn besonders hervor.

Wirtschaftlich sehr interessant wäre die Untersuchung der Frage: läßt sich innerhalb Mecklenburgs eine Grenze bezüglich der Einstellung des Güter-

verkehrs zu den größeren Märkten ziehen? Eine genaue Beantwortung dieser Frage würde eine eingehende Materialsammlung und Sonderuntersuchung erfordern, die unsere weitergehende Behandlung des Verkehrswesens zu sehr belasten würde. Wir wollen uns begnügen, an Hand des uns vorliegenden Materials in großen Zügen die beiderseitige Verkehrseinstellung der großen Eisenbahnlinien und damit der von ihnen durchschnittenen Landesteile zu skizzieren. Die starke Belastung der Linie Rostock-Güstrow-Waren-Neustrelitz zeigt offensichtlich eine überragende Einstellung auf Berlin; dagegen bleibt der über Neubrandenburg gehende, vorwiegend nach Stettin gerichtete Verkehr erheblich zurück. Der südlich Karow über Meyenburg gehende Verkehr wird seinen Verlauf nach Berlin (Anschluß an die Hamburg-Berliner Bahn) oder über Wittenberge-Stendal nach Mitteldeutschland nehmen. Die Einstellung auf Hamburg und Lübeck zeigt die starke Frequenz der Linie Rostock-Bützow-Kleinen-Lübeck; der große Güterverkehr von Schwerin über Hagenow spiegelt die Wirtschaftsbeziehungen Westmecklenburgs nach Hamburg wieder, denn da im Güterverkehr die Anschlußfrage nicht die Rolle spielt wie im Personenverkehr, sondern die Transportkostenfrage in den Vordergrund tritt, werden die nach Berlin, Mittel- oder Westdeutschland bestimmten Güter nicht den Umweg über Hagenow wählen. Dagegen wird aus demselben Grunde der Schwerin-Ludwigsluster Güterverkehr seine Richtung nicht nach Hamburg nehmen, sondern, soweit der Verkehr aus dem Norden und Nordosten des Landes kommt, nach Mittel- oder Westdeutschland bestimmt sein (der Berliner Verkehr des Nordens nimmt seinen Verlauf über Waren), soweit es sich um westmecklenburgischen Verkehr handelt, nach Berlin, Mittel- oder Westdeutschland gerichtet sein. Für die Südbahn ließe sich die Grenze etwa westlich von Karow ziehen, indem die Linie Karow-Waren als Zubringerlinie der Berliner Strecke gelten mag, der Verkehr des westlichen Teiles der Südbahn wird sich in Ludwigslust nach Hamburg, Mittel- und Westdeutschland, etwa von Parchim ab auch nach Berlin verteilen. Eine Verkehrsscheide ließe sich demnach ungefähr von Rostock in südlicher Richtung über Güstrow nach Karow ziehen in der Weise, daß das östlich dieser Linie gelegene Mecklenburg vorwiegend auf Berlin, das westlich gelegene Mecklenburg, mit den angeführten Abweichungen, vorwiegend auf Hamburg eingestellt ist.

Der Saisonverkehr in der Güterbewegung zeigt eine allgemeine Verkehrssteigerung, auch der kleineren Linien, die Ursache hierfür haben wir schon früher angeführt: Es ist die Zeit kurz nach der Ernte und die Zeit der Bestellung der Wintersaaten. Ein auffallend starkes Anwachsen der Güterbewegung macht sich auf den Strecken Lalendorf-Neubrandenburg, Kleinen-Wismar, Parchim-Karow, sowie Triebsees-Rostock bemerkbar. Dieses erklärt sich aus der in dieser Zeit herrschenden Kampagne der an diesen Linien gelegenen Zuckerfabriken Malchin, Stavenhagen, Wismar, Lübz und Rostock.

3. Die Frequenz der Landstraßen.

Die Frequenz der Landstraßen ist im Rahmen der deutschen Verkehrszählungen vom 1. 10. 1924 bis 30. 9. 1925 und vom 1. 10. 1928 bis 30. 9. 1929 auch von den mecklenburg-schwerinschen Straßenbauämtern Güstrow, Parchim, Rostock, Schwerin und Waren für die ihnen unterstehenden Staatsstraßen ermittelt. Gezählt wurde innerhalb der einzelnen Wärterstrekken an verschiedenen Tagen des Jahres und verschiedenen Wochentagen und zwar an drei verschiedenen Stellen der Wärterstrecke. An jeder Stelle wurden im Laufe des Jahres 7 Zählungen vorgenommen, also insgesamt 21 Zählungen, die sich auf 7 Tag- und Nachtzählungen und 14 Tageszählungen verteilten. Das sich aus diesen Zählungen ergebende Mittel kann also als ein zuverlässiger Maßstab für die Frequenz der einzelnen Landstraßen angesehen werden. Da es sich hier bei diesen Zählungen um die Feststellung technischer Fragen der Deckenbelastung handelte, wurden für die einzelnen Fahrzeuge Einheitsmaße für das Bruttogewicht festgesetzt, dagegen wurde der wirtschaftliche Gesichtspunkt (geladene Güterart, Nettogewicht, Herkunfts- und Bestimmungsort) leider nicht berücksichtigt.

Die durchschnittliche tägliche Belastung ist in den Bezirken der angeführten Straßenbauämter ungefähr die gleiche, nur das Straßenbauamt Waren, den dünnstbesiedelten Teil des Landes umfassend, bleibt recht erheblich zurück. Im Straßenbauamt Güstrow verkehrten 1928/29 täglich im Durchschnitt 210 Fahrzeuge mit 439 t Gewicht (hiervon 66 bespannte Fuhrwerke mit 147 t Gewicht einschl. Zugtieren, 128 Krafträder und Personenkraftwagen mit 193 t Gewicht, 16 Lastkraftwagen mit 99 t Gewicht), im Straßenbauamt Parchim 208 Fahrzeuge mit 479 t Gewicht (hiervon 72 Fuhrwerke mit 157 t Gewicht, 112 Krafträder und Personenkraftwagen mit 160 t Gewicht, 24 Lastkraftwagen mit 162 t Gewicht), im Straßenbauamt Rostock 196 Fahrzeuge mit 426 t Gewicht (hiervon 71 Fuhrwerke mit 157 t Gewicht, 109 Krafträder und Personenkraftwagen mit 169 t Gewicht, 16 Lastkraftwagen mit 100 t Gewicht). im Straßenbauamt Schwerin 204 Fahrzeuge mit 436 t Gewicht (hiervon 63 Fuhrwerke mit 144 t Gewicht, 125 Krafträder und Personenkraftwagen mit 190 t Gewicht, 16 Lastkraftwagen mit 102 t Gewicht) und im Straßenbauamt Waren nur 135 Fahrzeuge mit 284 t Gewicht (hiervon 55 Fuhrwerke mit 130 t Gewicht, 72 Krafträder und Personenkraftwagen mit 109 t Gewicht 8 Lastkraftwagen mit 45 t Gewicht).

Das Landesmittel für den Gesamtverkehr betrug 1928/29: 190 Fahrzeuge mit 413 t Gewicht, dagegen 1924/25 nur 118 Fahrzeuge mit 252 t Gewicht; der Verkehr auf den Landstraßen hat also in diesen 4 Jahren eine mehr als 60%ige Steigerung erfahren. Betrachten wir die Verteilung auf die einzelnen Beförderungsmittel, so läßt sich ein Rückgang der bespannten

Fuhrwerke von 79 Fuhrwerken mit 169 t Gewicht im Jahre 1924/25 auf 65 Fuhrwerke mit 147 t Gewicht im Jahre 1928/29 feststellen; die Abnahme der Fuhrwerke beträgt also 18%, die des Gewichts 13%. Dagegen hat der Kraftwagenverkehr in dieser kurzen Zeitspanne eine Verdreifachung erfahren; er stieg von 34 Krafträdern und Personenkraftwagen mit 51 t Gewicht und 5 Lastkraftwagen mit 32 t Gewicht im Jahre 1924/25 auf 109 Krafträder und Personenkraftwagen mit 164 t Gewicht und 16 Lastkraftwagen mit 102 t Gewicht im Jahre 1928/29.

Diese Umwälzung, die das Kraftfahrzeug im Landstraßenverkehr hervorgerufen hat und nach dem Zeitalter der Eisenbahnen die Straße als Verkehrsträger von großer wirtschaftlicher Bedeutung erscheinen läßt, tritt bei Gegenüberstellung der Anlagen 24 und 25 in auffälligem Maße herovr.

In der Anlage 24 (Verkehrszählung von 1924/25) herrscht die grüne Farbe, bespannte Fuhrwerke, vor, während die Farben des Kraftfahrzeugverkehrs nur in geringem Umfange vorhanden sind. Man beobachtet überall eine, von den größeren und kleineren Zentren ausgehende Abnahme des Verkehrs, die Verkehrsbänder verbreitern sich in der Nähe der für die Landwirtschaft wichtigen Städte. Neben Rostock und Schwerin sehen wir diese Verstärkung des Verkehrs auch um die mittleren und kleineren Landstädte, so um Güstrow, Stavenhagen, Malchin, Gnoien, Tessin, Penzlin, Brüel, Malchow, Wittenberg und Gadebusch. Hier spiegelt sich der Verkehr der Landwirtschaft zu den kleineren Märkten, Eisenbahnstationen und Einkaufsplätzen; mit der Entfernung von diesen Plätzen nimmt auch die Breite der Bänder ab. Der Verkehr auf den Landstraßen hatte also 1924/25 noch vorwiegend lokale Bedeutung; auch die für größeren Durchgangsverkehr geeigneten Straßen, die in der ersten Bauperiode als Fernverkehrslinien errichtet waren, zeichnen sich nicht durch stärkeren Verkehr aus, haben also auch nur lokale Bedeutung. Kurz: die Landstraßen zeigen noch ungefähr dasselbe Bild, wie wir es für die Zeit nach 1846, seit Einsetzen des Eisenbahnbaus, gekennzeichnet haben; es zeigen sich nur schwache Ansätze eines Durchgangsverkehrs; der Grund hierfür liegt einerseits in dem noch verhältnismäßig geringen Kraftfahrzeugbestand, andererseits in dem damaligen sehr schlechten Zustand der Straßen.

Ein ganz anderes Aussehen hat der in Anlage 25 wiedergegebene Landstraßenverkehr innerhalb von 4 Jahren erhalten. Die Verkehrsbänder haben 1928/29 eine erhebliche Verbreiterung erfahren, die grüne Farbe tritt ganz zurück, die blauen und roten Bänder, der Kraftwagenverkehr, bestimmen das Gesamtbild.

Dieselben Straßen, die wir in der Entwicklung des Landstraßenbaus als Fernverkehrslinien beschrieben haben, weisen auch hier wieder eine starke, über die lokale Bedeutung hinaus zum Fernverkehr angewachsene Frequenz auf. Auf den ersten Blick erkennt man den Durchgangsverkehr der Hamburg-Berliner Straße, ebenso ihrer Verbindung von Ludwigslust über Schwerin nach der Ostsee bei Wismar, ferner den der parallel zur Ostsee verlaufenden

Straße Lübeck-Wismar-Rostock-Stralsund und der zweiten Nordsüdlinie Rostock-Güstrow-Karow-Meyenburg mit der Fortsetzung nach Berlin und Magdeburg. Aber auch die anderen früheren Fernverkehrsstraßen stehen, wenn auch ihre Verkehrsstärke auf der Anlage 25 nicht so stark in Erscheinung tritt wie bei der eben aufgezählten, über dem Durchschnittsverkehr des Landes von 190 Fahrzeugen mit 413 t Gewicht. So die Straßen Rostock-Neubrandenburg mit 228,1 Fahrzeugen und 482,6 t Gewicht, Schwerin-Güstrow mit 255,3 Fahrzeugen und 549,5 t Gewicht, Güstrow-Lantow mit 283 Fahrzeugen und 576,5 t Gewicht, Schwerin-Rehna-Lübeck mit 241 Fahrzeugen und 510,75 t Gewicht, Ludwigslust-Plau mit 213,6 Fahrzeugen und 432,6 t Gewicht.

Auch 1928/29 verdichtet sich der Verkehr um die Zentren, das Bild der Verkehrsspinne bildet sich namentlich um Rostock, Wismar, Schwerin und Güstrow. Die Verbindungsstrecken der Hauptlinien sind verhältnismäßig verkehrsarm, sie behalten fernerhin ihre Bedeutung als Zufahrtsstraßen.

Der überaus starke Verkehr zwischen Rostock und Doberan spiegelt den bedeutenden Ausflugsverkehr wieder, ebenso der Verkehr auf der Strecke Karow-Plau. Letztere vereinigt einerseits den Verkehr mehrerer Straßen in sich, so den der Linie Güstrow-Meyenburg, den der parallel zur Südbahn verlaufenden Straße Ludwigslust-Neubrandenburg und den über Goldberg gehenden Anschluß, andererseits hat der Ausflugsverkehr von nah und Fern nach dem Plauer See, an dem man an schönen Sommertagen Hunderte von parkenden Autos zählen kann, erheblich zugenommen. Der starke Fuhrwerksverkehr bei Stavenhagen, der das starke Verkehrsbedürfnis in dieser Gegend gelegenen großen Güter zeigt, läßt den oben angeführten Plan eines Eisenbahnbaus in diese Gegend als durchaus gerechtfertigt erscheinen.

3. Der Umschlag auf den wichtigeren Binnenschiffahrtsladeplätzen.

Die Zahlen für die Verkehrsleistungen auf den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen sind der Statistik des Deutschen Reiches (Verkehrsbezirk 5) [106]), sowie den Erhebungen des Statistischen Landesamtes über die Ausladungen an den größeren Umschlagsplätzen entnommen. Für den Umschlag der einzelnen Binnenhäfen ist also zu berücksichtigen, daß die Einladungen nicht mit erfaßt worden sind.

Die Menge der auf den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen beförderten Güter betrug:

---

106) Der Verkehrsbezirk 5 umfaßt Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz ohne die Elbe.

	1913 [107])	1925 [108])	1929 [109])
Fernverkehr, Versand:	146 805 t	99 750 t	108 031 t
„ Empfang:	157 982 t	42 138 t	62 818 t
Lokalverkehr:	230 874 t	79 305 t	123 086 t
Gesamtverkehr:	535 661 t	221 193 t	293 935 t

Die Güterbewegung auf den deutschen Binnenwasserstraßen ging von 97 Millionen Tonnen im Jahre 1913 (jetziges Reichsgebiet ohne Saargebiet) auf 86,2 Millionen Tonnen im Jahre 1925, also um 11,1%, zurück; jedoch hatte bereits ab 1926 der Verkehr auf den deutschen Binnenschiffahrtsstraßen den der Vorkriegszeit überschritten, (Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 326). Dagegen betrug der Verkehrsrückgang auf den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1925 rund 59% gegenüber 1913; 1929 stieg der Gesamtverkehr gegenüber 1925 zwar um 32,88%, blieb aber hinter dem der Vorkriegszeit immer noch um 45,12% zurück. Die Verkehrssteigerung gegenüber 1925 ist vorwiegend aus dem anormal geringen Verkehr dieses Jahres zu erklären, der seinen Grund in der derzeitigen Unterbrechung des Durchgangsverkehrs auf der südmecklenburgischen Wasserstraße durch die Elderegulierung, namentlich durch den langwierigen Bau der Lübzer Schleuse, hatte.

Der Güterverkehr auf den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen ist also äußerst gering. Dies geht auch aus einer Gegenüberstellung mit dem Güterumschlag der Eisenbahn hervor: während die Mengen der auf den deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1927 beförderten Güter etwa 25% des Eisenbahngüterverkehrs betrug [110]), erreichte der Umschlag im Verkehrsbezirk 5 der Binnenwasserstraßen im Jahre 1925 nur 5,64%, 1929: 6,14% des Güterverkehrs im Eisenbahnverkehrsbezirk 5. Der Grund für dieses starke Zurückbleiben hinter dem durchschnittlichen Verkehr auf den Reichswasserstraßen liegt einerseits an der geschilderten ungünstigen Verkehrslage des Landes (die großen Ströme fließen um Mecklenburg herum), zum andern kann sich der durch die Eldewasserstraße erreichte Anschluß an das deutsche Binnenwasserstraßennetz nicht voll auswirken, da die Nordsüdverbindung innerhalb des Landes fehlt und somit der Verkehr der wichtigsten Industrie- und Handelsplätze des Landes (Rostock und Wismar) andere Wege wählt. Größeren Umfang erreicht lediglich der Versand von Mehl, Mühlenerzeugnissen und Getreide nach Berlin und Erde, Kies und Sand nach Schleswig-Holstein.

Im Rahmen des Gesamtverkehrs ist der Lokalverkehr recht bedeutend; er betrug 1913: 43,1%, 1925: 35,85%, 1929: 36,75 % des Gesamtverkehrs. Die Höhe des Lokalverkehrs wird vorwiegend durch den Standort der Ziegeleien an den Wasserstraßen bewirkt, denn der Lokalverkehr besteht größ-

---

[107]) Weigmann, a. a. O. S. 6.
[108]) Anlage 35 b.
[109]) Anlage 35 a.
[110]) Deutsche Wirtschaftskunde S. 228.

tenteils in der Bewegung von Erde, Kies und Sand, sowie von künstlichen Steinen. Die nächstgrößte Bedeutung für den Lokalverkehr hat der Umschlag von Zuckerrüben; diese werden zu den an Wasserstraßen gelegenen Zuckerfabriken Rostock, Lübz und Malchin verschifft. Erst in weiterem Abstand folgt Getreide.

Den stärksten Verkehr der mecklenburgischen Binnenwasserstraßen weist die Warnow-Nebelwasserstraße mit rund 50% der Gesamtausladungen an den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1929 auf (Anlage 27). Dieses ist auf die Größe des Binnenschiffahrtsverkehrs Rostocks, das 1929: 77,77% der Ausladungen an dieser Wasserstraße auf sich vereinigte, zurückzuführen. Indessen benutzt dieser Güterverkehr Rostocks nicht die ganze Wasserstraße, sondern die größte Verkehrsdichte besteht in einem Radius von rund 5 km südlich von Rostock. Ausnahmen hiervon bilden die Zuckerrüben und das Getreide; bei den Zuckerrüben ist der Wirkungsradius des Verkehrs auf etwa 15 km erweitert, da eine Ausnutzung des Wasserweges durch die Rübenbauer nördlich und einige Kilometer südlich von Schwaan festgestellt werden kann. Das Getreide wird zwischen Bützow und Rostock verfrachtet. Alle übrigen Güterarten werden dagegen im Bereich der größten Verkehrsdichte (5 km-Zone) flußauf- oder -abwärts bewegt, insbesondere Kohlen für die Ziegeleien und Sand und Kies zu Tal von Benitz [111]). Zwischen Schwaan und Güstrow herrscht ein geringer Verkehr in Ziegeleiprodukten.

Weitere 25% der Gesamtausladungen wurden 1929 an der Elde-Störwasserstraße entladen. Wie schon erwähnt, war 1925 der Durchgangsverkehr zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der Eldestraße gesperrt, sodaß sich der Verkehr in diesem Jahre auf die Strecke Dömitz-Neustadt mit rund 70% konzentrierte. 1929 hat sich der Verkehr mehr auf die ganze Wasserstraße verteilt; wenn man jedoch die Ausladungen von Dömitz, das an der 5. Stelle der Ausladeplätze der mecklenburgischen Binnenwasserstraßen steht, berücksichtigt, so vereinigt auch 1929 diese Teilstrecke noch rund 50% der Gesamtausladungen dieser Wasserstraße auf sich. In Neustadt-Glewe allein wurden 20% der Ausladungen vorgenommen (Lederfabrik Adler & Oppenheimer).

Die übrigen 25% der Ausladungen an den mecklenburgischen Binnenwasserstraßen verteilen sich auf die Peene- und Trebelwasserstraße, die Elbe, die Ribnitzer und Wismarsche Bucht.

Der bedeutendste Ausladeplatz des Landes ist Rostock, 1929 mit über einem Drittel der Gesamtausladungen. An nächster Stelle steht Malchin mit über 10%; es sind dies fast ausschließlich Steine zum Landstraßenbau und Steinkohlen aus Pommern, sowie Zuckerrüben aus der Umgegend. Dann folgt Neustadt-Glewe, Güstrow und Dömitz. Der Dömitzer Verkehr ist nach Eingehen der dortigen Pulverfabrik stark zurückgegangen; während Dömitz 1920 noch mit fast der Hälfte der Ausladungen in Rostock an zweiter Stelle stand und der mecklenburgische Lokalverkehr auf der Elbe dem der Elde-Stör-

111) Weigmann, a. a. O., S. 11/12.

wasserstraße gleichkam, war der Verkehr 1925 bereits auf ungefähr den heutigen Umfang zurückgegangen. An weiteren Ausladeplätzen sind Schwerin, Lübz und Parchim zu nennen.

4. Der Umschlag der Seehäfen Rostock und Wismar.

Der Seeschiffsverkehr Rostocks und Wismars, einschl. Bäder- und Fährverkehr, erreichte und überschritt den des Jahres 1913 (7 102 angekommene Schiffe mit 1 836 249 Reg.-T. und 7 118 abgegangene Schiffe mit 1 850 680 Reg.-T.) nach dem Kriege erstmalig im Jahre 1926 mit 7 664 angekommenen Schiffen von 2 043 600 Reg.-T. und 7 656 abgegangenen Schiffen von 2 041 181 Reg.-T. Die Zahl der Schiffe ging in den folgenden Jahren erheblich zurück, dagegen nahm die durchschnittliche Größe der Schiffe ständig zu, sodaß die abgegangene und angekommene Tonnage auch nach 1926 immer größer wurde. 1929 kamen in Rostock-Warnemünde und Wismar 6 241 Schiffe mit 2 179 678 Reg.-T. an und gingen 6 226 Schiffe mit 2 173 434 Reg.-T. ab. Diese verteilen sich auf Rostock-Warnemünde mit 3 355 angekommenen Schiffen von 1 886 957 Reg.-T. und 3 355 abgegangenen von 1 882 904 Reg.-T., auf Wismar mit 998 angekommenen Schiffen von 156 215 Reg.-T. und 983 abgegangenen Schiffen von 154 024 Reg.-T., sowie auf die sonstigen Häfen mit 1 888 Schiffen von 136 506 Reg.-T. Der Verkehr in den sonstigen Häfen ist ausschließlich Bäderverkehr und in Ankunft und Abgang gleich.

Um den reinen Handelsverkehr Rostock-Warnemündes und Wismars gegenüberstellen zu können, wollen wir von diesen Zahlen die Schiffe für den Bugsier- und Schleppdienst, sowie die in Nothafen, in Winterlager, zur Reparatur, zum Kohlen, zum Docken usw. ein- und ausgelaufenen Schiffe, ferner den Bäder- und Fährverkehr absetzen (der Fährverkehr ist zwar auch Handelsverkehr, da er aber Mecklenburg nur als Durchgangsland berührt, wollen wir ihn in diesem Zusammenhange dem Handelsverkehr Rostocks nicht zurechnen). Dann ergibt sich 1929 für Rostock-Warnemünde ein reiner Handelsverkehr von 1 094 angekommenen Schiffen mit 146 374 Reg.-T. und 1 093 abgegangenen Schiffen mit 142 206 Reg.-T. Für Wismar ein solcher von 838 angekommenen Schiffen mit 148 590 Reg.-T. und 824 abgegangenen Schiffen mit 146 449 Reg.-T.

Das unter schwedischer Herrschaft stark benachteiligte Wismar hat also durch den seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts festgestellten Aufschwung seines seewärtigen Handels den Vorsprung, den Rostock dank seiner günstigeren politischen Stellung in dieser Zeit erlangt hatte, wieder aufgeholt. Das Bild verschiebt sich allerdings etwas zu Gunsten Rostocks, wenn man die in den obigen Zahlen enthaltenen zu Handelszwecken in Ballast oder leer ein- und ausgelaufenen Schiffe berücksichtigt.; danach liefen 1929 in

Rostock 515 Schiffe von 93 414 Reg.-T. mit Ladung ein und 871 Schiffe von 79 273 Reg.-T. mit Ladung aus, in Wismar 521 Schiffe von 113 062 Reg.-T. bezw. 512 Schiffe von 53 900 Reg.-T. Diese Zahlen, in Verbindung mit den in den Anlagen 28—30 angeführten geladenen und gelöschten Gütermengen, ergeben folgendes Bild: als Empfangshäfen halten sich Rostock und Wismar ungefähr die Wage, im Versand bleibt Wismar hinter Rostock zurück.

Der Versand Rostocks und Wismars ging 1929 vorwiegend nach Dänemark, den Niederlanden, England Schweden, der Wismars ferner nach Frankreich; der Verkehr Wismars mit den übrigen deutschen Häfen ist sowohl absolut als auch im Verhältnis zum Gesamtversand bedeutend stärker als derjenige Rostocks. Der Empfang der beiden Häfen kam hauptsächlich aus England, Schweden und Finnland; und zwar wurden aus England ausschließlich Steinkohlen, aus Schweden Holz und Kopfsteine, aus Finnland in Rostock nur Holz, in Wismar Holz und Kopfsteine eingeführt. Den Hauptanteil der in den beiden Häfen eingeladenen Güter bestreitet das Getreide, daneben Zucker.

Der Bäderverkehr wurde erst seit 1928 besonders ausgezählt; in ihm liefen 1928: 458 Schiffe mit 35 206 Reg.-T. in Rostock-Warnemünde aus und ein, 1929 nur 371 Schiffe mit 26 512 Reg.-T. Dagegen steigerte sich der Bäderverkehr Wismars von 118 aus- und eingelaufenen Schiffen mit 548 Reg.-T. im Jahre 1928 auf 156 Schiffe mit 7 116 Reg.-T. im Jahre 1929. In den sonstigen Häfen ging der Bäderverkehr ebenfalls zurück und zwar von 2 190 Schiffen mit 162 289 Reg.-T. auf 1 888 Schiffe mit 136 506 Reg.-T.; es handelt sich hier um die aus Rostock oder Wismar kommenden Schiffe, die die sonstigen Häfen im Bäderverkehr anlaufen.

Besondere Bedeutung für den Hafen Rostock-Warnemünde gewinnt der Fährverkehr. Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe hat die Vorkriegszahl zwar nicht wieder erreicht, doch ist die Tonnage von 1913 seit 1926 ständig überschritten. Den Verkehr vermitteln je zwei deutsche und dänische Fähren; im Fährverkehr liefen 1913 insgesamt 2 051 Fähren mit 1 328 222 Reg.-T. ein und aus, 1929 waren es 1 772 Fähren mit 1 683 558 Reg.-T. Die Tonnage des Fährverkehrs übertrifft also die des sonstigen Rostock-Warnemünder Handelsverkehrs um ein mehrfaches, auch die mit den Fähren beförderten Gütermengen übertreffen im Versand den seewärtigen Güterhandel des Hafens Rostock-Warnemünde. Die Gütermengen beliefen sich auf:

	1925		1929	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Fährverkehr: . . .	118 302 t	57 998 t	182 704 t	54 032 t
Hafenverkehr Rostock-Warnem.:	62 721 t	87 977 t	123 873 t	118 953 t

Die Ausfuhr nach Dänemark durch den Fährverkehr besteht hauptsächlich aus Braunkohlenbriketts, Eisen und Stahl, Kartoffeln, Obst, Ton- und Zementwaren und Düngemitteln. Eingeführt werden vor allem Fleisch und Fische. Im Viehverkehr überwiegt die Einfuhr aus Dänemark, namentlich in Rindvieh und Schweinen, deren Einfuhr von 1925 auf 1929 erheblich angewachsen ist; zur Ausfuhr gelangten 1925 nur Pferde, 1929 neben Pferden besonders Schafe.

D. Die wirtschaftliche Verflechtung des Verkehrsbezirkes Mecklenburg mit anderen Wirtschaftsgebieten.

Als Material für den folgenden Abschnitt dienten:

1) Für den Eisenbahnverkehr: Statistik des Deutschen Reiches, Band 333 und Band 383, Heft I und II: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.
2) Für den Binnenschiffahrtverkehr: Statistik des Deutschen Reiches, Band 326, Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen, 1925, Band 381, Die Binnenschiffahrt im Jahre 1929.
3) Für die Seeschiffahrt: Die Erhebungen des Statistischen Landesamtes für den Güterverkehr in der Seeschiffahrt.

Ohne Berücksichtigung blieb der örtliche Grenzverkehr der an der Grenze gelegenen Gemeinden, sowie diejenigen Gütermengen, welche mittels Kraftwagen über die Grenze befördert wurden (wegen Unmöglichkeit ihrer statistischen Erfassung) und schließlich der Paketverkehr der Reichspost. Es handelt sich hierbei jedoch um Gütermengen, welche im Verhältnis zu den von den oben genannten Verkehrsmitteln beförderten nicht ins Gewicht fallen. Die statistischen Unterlagen sind also ziemlich vollständig.

Dagegen besteht eine andere Schwierigkeit: die der Eisenbahnstatistik, sowie der Binnenschiffahrtsstatistik zu Grunde gelegten Verkehrsbezirke fallen nicht mit den Landesgrenzen Mecklenburg-Schwerins zusammen.

In der Eisenbahnstatistik bilden die Häfen Rostock bis Flensburg einen besonderen Verkehrsbezirk (Bezirk 6); es fallen also für den Bezirk 5 als wesentlichste Orte die Häfen Rostock-Warnemünde und Wismar aus. Um jedoch zu vermeiden, daß der Versand nach bezw. der Empfang von diesen Häfen als auswärtiger Verkehr erscheint, hat der Verkehr des Bezirkes 6, da es sich ja um die Feststellung der Ein- und Ausfuhr nach bezw. von Mecklenburg-Schwerin handelt, keine Berücksichtigung gefunden. Dieser Mangel wird zum Teil dadurch wieder behoben, daß die zum Zwecke der Ausfuhr nach bezw. als Einfuhr von Rostock-Warnemünde und Wismar mit der Eisenbahn beförderten Güter in der Seeschiffahrtsstatistik als ein- bezw. ausgeladene Güter erscheinen. Insofern wird unsere Statistik wieder vervollständigt; unberücksichtigt bleibt also nur der Eisenbahnverkehr von und nach den Häfen Lübeck bis Flensburg. Die auf diesem Wege beförderten Gütermengen dürften aber das

Gesamtbild der mecklenburg-schwerinschen Aus- und Einfuhr nicht wesentlich beeinflussen, um so weniger als nach Feststellung des Statistischen Landesamtes die Häfen Rostock-Warnemünde und Wismar fast den gesamten mecklenburgischen Verkehr von und nach dem Verkehrsbezirk 6 auf sich vereinen.

Ferner bilden in der Eisenbahnstatistik die beiden Länder Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz einen gemeinsamen Verkehrsbezirk; ebenso umfaßt in der Binnenschiffahrtsstatistik der hier in Frage kommende Bezirk die Wasserstraßen Mecklenburg-Schwerins und Mecklenburg-Strelitzs, jedoch ohne die Elbe. Die Aus- und Einladungen auf den Mecklenburg-Strelitzschen Wasserstraßen können nicht erheblich sein, da die Wasserstraßen nur den südlichen unfruchtbarsten Teil des Landes berühren und außerdem festgestellt ist [112]), daß sowohl Versand wie Empfang des Verkehrsbezirkes 5 die Müritz berührt mithin ein intensiver Streckenverkehr der Strelitzer Havel nicht in Frage kommen kann.

Bei der Statistik des Seeverkehrs ergeben sich keine Schwierigkeiten.

Es ist als Endresultat festzustellen, daß die mitgeteilten Zahlen zu hoch sind; um auf die tatsächlichen Zahlen Mecklenburg-Schwerins zu kommen, sind von ihnen prozentuale Abschläge vorzunehmen. Diese schwanken nach Güterarten und werden zum großen Teil zwischen 10 und 20% liegen. Die mitgeteilten absoluten Zahlen sind also nur unter genannten Vorbehalten zu bewerten. Diese Ungenauigkeiten können jedoch nicht hindern, daß die Frage: wohin geht der Überschuß, woher kommt der Zuschuß? in großen Zügen beantwortet wird.

Bei der Betrachtung der im Verlaufe dieses Abschnittes aufzuführenden Güterarten fällt es auf, daß es sich zum größten Teil um Erzeugnisse der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Urproduktion handelt, während die gewerblichen und industriellen Produkte kaum in Erscheinung treten. Dieses hat einerseits seinen Grund in der Einstellung der Statistik auf Massensendungen, denn nach den verkehrsstatistischen Vorschriften bleiben Sendungen von weniger als 500 kg außer Betracht; Fracht- und Eilgutstückfendungen sind daher in den uns vorliegenden Nachweisungen nicht enthalten. Gewerbliche und industrielle Erzeugnisse werden aber zu einem sehr großen Teil in Form von Stückgutsendungen befördert, werden also statistisch nicht vermerkt und nur etwa die Hälfte erscheint in der Statistik unter der Güterart Nr. 71: Sonstige Güter, Mischsendungen, deren Zusammensetzung wir im einzelnen nicht nachweisen können (wir müssen daher auf die allgemeinen Ausführungen über Gewerbe und Industrie im Teil I dieser Arbeit verweisen); dagegen bedient sich die Land- und Forstwirtschaft vorwiegend der Beförderung in ganzen Wagenladungen. Zum andern sei hier nochmals auf das starke Überwiegen der Landwirtschaft und die enge Verbundenheit der sonstigen, im übrigen dünnen Bevölkerung des Landes mit der Landwirtschaft hingewiesen, sodaß

---

112) Weigmann, a. a. O., S. 17/18.

auch hieraus das fast ausschließliche Hervortreten der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse erhellt.

Die Produkte gehen zum großen Teil in rohem, zum geringen Teil in verarbeitetem Zustande über die Grenze (Mehl, Möbel). Spricht man von einer wirtschaftlichen Verflechtung Mecklenburgs, so kommt man schließlich zu dem Resultat, daß diese zum allergrößten Teil eine der Landwirtschaft ist, wenn letztere auch nicht immer direkt in Erscheinung tritt. Denn die Versandüberschüsse der Verarbeitungsgewerbe sind nur dadurch möglich, daß die Land- und Forstwirtschaft die erforderlichen Rohstoffe zur Verfügung stellt; sie ist also auch hier im Grunde der Erzeuger. Ebenso ist es beim Versand von rohen Erzeugnissen; auch hier tritt die Landwirtschaft nicht als direkter Versender auf, sondern sie bedient sich zum Versand ihrer Erzeugnisse fast ausnahmslos des Handels (des selbständigen Getreidehandels, Viehhandels usw.). Eigene Kommissionäre in den Absatzorten oder an den Börsenplätzen finden sich nur selten. Auffallend ist, daß sich im agrarischen Mecklenburg kein nennenswerter Getreide-, Holz- oder Viehmarkt entwickelt hat, auf dem Erzeuger und Verbraucher direkt aneinander herantreten.

Bis zum Kriege fanden in Güstrow regelmäßig Wollauktionen von einiger Bedeutung statt, sie haben jedoch z. Zt. ihre Bedeutung völlig verloren. Der Grund, daß sich ein besonderer landwirtschaftlicher Markt in Mecklenburg-Schwerin nicht entwickelt hat, liegt wahrscheinlich in der großen finanziellen Macht des Handels durch Kreditgewährung an die Landwirte, die ihre Erzeugnisse zur Abzahlung des gewährten Kredites an den Großhandel verkaufen.

In zeitlicher Hinsicht haben wir das Jahr 1929 als das neueste Jahr, in dem uns sämtliche statistischen Quellen zur Verfügung stehen, und, um nicht den Bericht von den etwaigen Zufälligkeiten eines einzelnen Jahres abhängig zu machen, das Jahr 1925, welches nach allgemeiner Ansicht nach den anormalen Jahren der Inflation und der Zeit der Stabilisierungskrise wieder einigermaßen normale Verhältnisse verkörpert, zu Grunde gelegt. (Vorkriegsjahre lassen sich zum Vergleich schwer heranziehen, da, neben anderen Abweichungen der statistischen Erfassung, die Güterbewegung im Seeschiffsverkehr erst seit dem Jahre 1925 in die Statistik aufgenommen ist.)

Unter den unverarbeiteten Erzeugnissen, durch welche Mecklenburg-Schwerin für die deutsche Volksernährung Bedeutung erlangt, sind in erster Linie zu nennen Roggen, Hafer, Weizen, Gerste, Kartoffeln, Vieh, Milch, Mehl und andere Mühlenerzeugnisse, ferner Zucker, Holz in Form von rohen und halbbearbeiteten Stämmen einschl. Balken und ungehobelten Brettern, sowie in Form des Grubenholzes und Brennholzes; schließlich sind noch Wolle und Rüben zu erwähnen.

In der nun folgenden Betrachtung der einzelnen Güterarten sollen nur die Hauptrichtungen des Versandes und Empfanges betont werden, betreffs

Einzelheiten wird auf die beigefügten statistischen Zusammenstellungen (Anlagen 33 bis 36) und Verkehrskarten (Anlagen 39 bis 62) verwiesen. Besonders die Verkehrskarten dürften geeignet sein, einen schnellen, wenn auch rohen Überblick über die wirtschaftliche Verflechtung zu gewähren, besser und leichter, als es durch eine genaue textliche Ausführung geschehen könnte.

Der Gesamtumschlag an Weizen, Roggen und Gerste betrug 1925: Versand 202 173 t, Empfang 26 000 t, Versandüberschuß 176 173 t, 1929: Versand 316 928 t, Empfang 23 947 t, Versandüberschuß 292 954 t, Kartoffeln: 1925 Versand 148 469 t, Empfang 17 658 t, Versandüberschuß 130 811 t, 1929: Versand 174 914 t, Empfang 8 987 t, Versandüberschuß 165 927 t. Der Empfang an genannten Getreidearten sowie an Kartoffeln ist gegenüber dem Versand äußerst gering und hat sich von 1925 auf 1929 stark verringert; z. T. handelt es sich um Mengen, welche Mecklenburg-Schwerin auf ihrem Wege nach anderen Wirtschaftsgebieten berühren.

Außer der absoluten Differenz des Versandes zwischen 1925 und 1929 ergeben sich einige relative Verschiebungen: abgesehen von den Kartoffeln, die 1925 und 1929 mit einem Versand von 148 469 t und 174 915 t mengenmäßig an der Spitze stehen, folgt 1925 als nächste Fruchtart Roggen mit einem Versand von 89 086 t, dann Weizen 43 685 t, Hafer 41 473 t und schließlich Gerste 27 929 t. 1929 ist dagegen nächst den Kartoffeln Hafer mit einem Versand von 124 214 t das wichtigste Exportgut, hiernach kommt Roggen (104 690 t), Weizen (58 094 t) und Gerste (29 930 t).

Der Versand an Getreide zeigt eine beträchtliche Steigerung; besonderen Anteil an dieser Steigerung nehmen die Großstädte Hamburg, Berlin, Stettin (mit Pommern) und das Ausland; im übrigen tritt uns namentlich West- und Mitteldeutschland als Absatzgebiet entgegen. Ausländische Abnehmer sind die Niederlande, England, Dänemark, die skandinavischen Länder und Frankreich; und zwar bewegt sich der Auslandsverkehr fast ausschließlich auf dem Seewege.

Der Kartoffelversand erstreckt sich 1925, abgesehen von den beiden Großstädten Hamburg und Berlin, der Provinz Pommern und der Provinz Brandenburg, nach den westlichen Gegenden Deutschlands, insbesondere dem Ruhrgebiet. Das Ausland bleibt beim Kartoffelbezug zurück, nur nach Dänemark gehen größere Mengen. 1929 haben wir einen geringen Auslandversand nach der Schweiz, Deutschösterreich, der Tschechoslowakei und dem Saargebiet. Die Steigerung des inländischen Versandes zeigt sich in einem vergrößerten Versand nach denselben Absatzgebieten wie 1925, ferner geht der Versand nach Schleswig-Holstein, Niederschlesien, sowie nach fast allen Teilen West- und auch Süddeutschlands.

Der Empfang an Getreide und Kartoffeln ist verhältnismäßig außerordentlich gering; es handelt sich zum Teil um Transitverkehr, der Mecklenburg-Schwerin nur als Durchgangsland berührt.

Im Gegensatz zum Getreide- und Kartoffelversand ist der mecklenburgische Viehversand in beiden Jahren in der Hauptsache auf Berlin eingestellt. Bedeutend ist der Versand auch nach Hamburg, Leipzig und Dresden; ferner für Schweine nach der Provinz Brandenburg, Nordbayern, Provinz Pommern, Baden, Frankfurt und den Reg. Bez. Magdeburg, Anhalt und Merseburg, Erfurt; für Rindvieh nach Provinz Brandenburg, Reg. Bez. Magdeburg/Anhalt und Schleswig-Holstein; für Schafe nach den Reg. Bez. Magdeburg/Anhalt und Hannover, sowie Schleswig Holstein, 1929 tritt Provinz Brandenburg, sowie im Auslandsverkehr Dänemark und ganz besonders stark Rußland hinzu (nach Rußland gingen 1929: 4 Eisenbahnzüge, die in Güstrow, Neubrandenburg und Schwerin zusammengestellt wurden, mit 8 527 Stück Zuchtschafen). Der Versand von Pferden ist gering.

Auch beim Vieh bleibt der Empfand weit hinter dem Versand zurück, der Versandüberschuß betrug:

	1925		1929	
für Schweine	156 493	Stück	199 043	Stück
„ Rindvieh	108 730	„	44 694	„
„ Schafe	97 849	„	78 292	„
„ Pferde	3 356	„	1 572	„

Das Material für den Großviehversand liefern namentlich die großen Güter im Norden des Landes, während das Kleinvieh aus den südmecklenburgischen Klein- und Mittelbetrieben kommt. Der Empfang von Schafen ist gering (1925: 1 519 Stck., 1929: 2 783). 1925 sind Hauptlieferanten von Schweinen Reg. Bez. Magdeburg/Anhalt und Oldenburg, ferner Schleswig-Holstein, Dänemark, Provinz Brandenburg und Provinz Pommern (es handelt sich hier, außer Dänemark, hauptsächlich um die Einfuhr von Ferkel); für Rindvieh Dänemark, geringere Mengen kommen auch aus der Provinz Brandenburg, Oldenburg, Schleswig-Holstein und Pommern. 1929 tritt ferner Ostpreußen als Lieferant auf.

Der Versand an Geflügel ist gering, es besteht vielmehr ein geringer Zuschußbedarf.

Als Bezieher von Milch und Rahm steht Berlin an erster Stelle vor Hamburg. Geringe Mengen gehen nach Schleswig-Holstein, der Provinz Brandenburg und dem Freistaat Sachsen. 1929 tritt außerdem das Ruhrgebiet und das Rheinland als Absatzgebiet auf.

In etwas weiterem Abstand folgt die Wolle, ein Produkt der zahlreichen mecklenburgischen Schafherden, die neben den schlesischen Schafen als die besten Wollträger in Deutschland gelten. Die Wolle findet ihren Absatz vorwiegend im Reg. Bez. Hannover und Provinz Brandenburg, auch Berlin, Freistaat Sachsen und Niederschlesien sind mit nicht unbeträchtlichen Mengen beteiligt. Als Bezugsgebiete erscheinen 1925 Dänemark, Belgien und die Provinz Pommern und Brandenburg; 1929: Pommern, Hamburg, Bremen,

Oldenburg, Hannover, die Rheinprovinz und Provinz Brandenburg, jedoch überwiegt in beiden Jahren der Versand (Versandüberschuß 1925: 732 t, 1929: 513 t).

Von einiger Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft ist der Überschuß namentlich des waldreichen südöstlichen Teiles Mecklenburgs an Holz. Man hat hier zu unterscheiden zwischen Grubenholz, Brennholz und Bau- und Nutzholz (un- und rohbearbeitet). Letzteres könnte schon zu den gewerblichen Erzeugnissen gerechnet werden, doch wollen wir es aus methodischen Gründen unter der Gruppe der unmittelbaren land- und forstwirtschaftlichen Güter aufführen.

Die Einfuhr von Gruben- und Brennholz ist nicht erwähnenswert. Der Versand von Grubenholz ging 1925 fast ausschließlich nach dem Ruhrgebiet, 1929 auch nach dem Saargebiet, Provinz Sachsen (Binnenschiffahrtsweg), Rheinprovinz, Ostpreußen und Reg. Bez. Hannover.

Den Überschuß an Brennholz empfängt wiederum vor Hamburg an erster Stelle Berlin (der Versand nach beiden Städten erfolgt teils auf den Binnenschiffahrtswegen), ferner Schleswig-Holstein, Pommern und Oldenburg.

Beim Bau- und Nutzholz herrscht neben Ausfuhr eine starke Einfuhr. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, daß das mecklenburgische Holz manchen Anforderungen nicht genügt. Zur Einfuhr gelangt vorwiegend ausländisches Holz; 1925 sind ausländische Hauptlieferanten Finnland, daneben Schweden und Polen, auch Galizien; 1929 neben Finnland und Schweden Rußland. Die ausländische Einfuhr erfolgt ausschließlich auf dem Seewege. Inländische Lieferanten sind in beiden Jahren namentlich Provinz Pommern, Provinz Brandenburg, Schleswig-Holstein und Oldenburg, 1929 auch Hamburg. Für die Ausfuhr kommen in erster Linie wieder Berlin und Hamburg in Frage, im übrigen ist der Versand auf Nord- und Mitteldeutschland, einschließlich Sachsen und Thüringen, auch Westfalen und das Ruhr- und Rheingebiet eingestellt, geringe Mengen gehen 1929 auf dem Seewege in die Niederlande.

Der Versandüberschuß betrug:

	1925	1929
für Grubenholz	23 059 t	48 248 t
„ Brennholz	13 365 t	23 526 t
„ Bau- u. Nutzholz	15 607 t	43 137 t

Als weitere Erzeugnisse, die die Landwirtschaft für den Versand unmittelbar zur Verfügung stellt, sind zu nennen Heu, Stroh und Häckfel (Anlage 54), Hülsenfrüchte nebst Hirse und Buchweizen, Lein- und Ölsamen, sowie Rüben. Der Versandüberschuß dieser Güterarten ist in den beiden Jahren folgender: Heu, Stroh, Häckfel: 1925: 21 673 t, 1929: 48 044 t. Absatzgebiete sind Schleswig-Holstein, Hamburg, Berlin, Provinz Brandenburg, Westfalen, 1929 außerdem, infolge des großen Strohertrages der Ernte, die

Rheinprovinz, das Ruhrgebiet und Baden; geringer Empfang aus Pommern und Provinz Brandenburg in beiden Jahren. Hülsenfrüchte, Buchweizen, Hirse: 1925: 3 661 t, 1929: 3 839 t haben ihren Absatz nach Berlin, Hamburg, Oldenburg, Provinz Hannover und Brandenburg, sowie Schleswig-Holstein und Magdeburg.

Der Versandüberschuß an Lein- und Ölsamen betrug: 1925: 6 478 t, 1929: 2 637 t. Nicht unbedeutender Versand nach der Ölmühle in Lübeck konnte aus oben angeführten Gründen in der Zahl nicht berücksichtigt werden. Der Versand erfolgt 1925 nach Hamburg, Schleswig-Holstein, Provinz Brandenburg und Pommern und zum linken Rheinufer; 1929 fast ausschließlich in die Provinz Brandenburg, geringe Mengen gelangen ins Ruhrgebiet und nach den Emshäfen sowie nach Dänemark und den Niederlanden.

Rüben: 1925: + 515 t, 1929: + 3 658 t. Der Verkehr Mecklenburgs mit andern Wirtschaftsgebieten in Rüben ist ein wechselseitiger, bei dem Mecklenburg einen geringen Versandüberschuß für sich buchen kann. Der Gesamtumschlag belief sich 1925 auf rund 44 000 t, 1929 auf rund 43 000 Er verteilt sich in der Hauptsache folgendermaßen:

	1925		1929	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Provinz Brandenburg	15 758 t	15 658 t	17 385 t	14 368 t
„ Pommern	3 987 t	2 175 t	1 794 t	3 575 [113])
Berlin . . .	502 t	55 t	2 821 t	1 t
Schleswig-Holstein .	1 614 t	151 t	543 t	683 t
R.B. Magdeburg/Anhalt	—	572 t	428 t	520 t
Westpolen . .	—	820 t	—	228 t

Bei Malz wechselt der Überschuß mit geringem Zuschußbedarf, doch auch der Gesamtumschlag ist nicht umfangreich (1925: rd. 6 850 t, 1929: rd. 4 900 t). 1925 war ein Versandüberschuß von 2 126 t vorhanden; der Versand erfolgte zum allergrößten Teil per Achse nach Hamburg, geringe Mengen nach Oldenburg, Einfuhr kam aus Thüringen, Berlin, Hamburg und der Tschechoslowakei. Die Seeschiffahrt ist nur am Versand beteiligt und zwar nach den Häfen des Rheingebiets, nach Lübeck und nach Bremen. 1929 ist ein Zuschußbedarf von 131 t vorhanden. Der Versand geht in kleinen Mengen nach den Reg. Bez. Magdeburg/Anhalt und Merseburg/Erfurt, sowie nach Hamburg. Empfang erfolgt aus Berlin, Thüringen, Reg. BBez. Merseburg/Anhalt, Pommern und der Tschechoslowakei.

Der Anbau von Mais ist nur geringfügig. 1929 wurden in Mecklenburg-Schwerin 235 ha mit Mais bestellt (1925 ist nicht erfragt worden, 1927 waren es 199 ha). Der Bedarf muß also vorwiegend durch Einfuhr gedeckt werden, während die Ausfuhr (1925: 75 t, 1929: 345 t) gering ist

[113]) Davon 1 218 t durch die Binnenschiffahrt.

und vielleicht größtenteils Durchgangsverkehr darstellt. Die Einfuhr in Höhe von 3 298 t im Jahre 1925 und 2 136 t im Jahre 1929 erfolgt größtenteils über Hamburg vom Ausland.

Eine weitere Gütergruppe der wirtschaftlichen Verpflechtung Mecklenburgs mit anderen Wirtschaftsgebieten bilden die gewerblichen und industriellen Erzeugnisse. Soweit diese nur in kleineren Mengen (bedingt durch ihre Hochwertigkeit und den geringen Umfang der Betriebe, in denen sie hergestellt werden) in Form von Stückgutsendungen und Misch- oder Sammelladungen zum Versand kommen, ist ihre Darstellung aus oben angeführten Gründen nicht möglich. Wir müssen uns hier auf diejenigen Artikel, die als Massengüter verschickt werden, beschränken. Es sind im wesentlichen Zucker, roh und raffiniert, Mehl und Mühlenerzeugnisse, Kleie und bearbeitete Hölzer. Die Betriebe, die die Herstellung dieser Waren betreiben, verdanken ihre Existenz der ausgedehnten Land- und Forstwirtschaft, die ihnen die nötigen Rohstoffe zuführt; auch in ihnen spiegelt sich die überragende Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft für die ganze mecklenburgische Wirtschaft wieder.

Als Rohstoff für die mecklenburgische Zuckerfabrikation dient die Zuckerrübe. Die auf einer Anbaufläche von 16 500 ha im Jahre 1929 (1925: 15 900 ha) gewonnenen Zuckerrüben werden zum weitaus größten Teil in den heimischen Zuckerfabriken verarbeitet und verlassen das Land als Roh- oder Verbrauchszucker. 1925 überwiegt der Rohzucker mit einem Versand von 24 468 t ganz erheblich den Versand von Verbrauchszucker (5 892 t) und bestreitet rd. 82% des Gesamtversandes. Für Verbauchszucker besteht bei einer Einfuhr von 5 345 t ein wenn auch geringer Zuschußbedarf (47 t). 1929 ist der Versand von Rohzucker bei nicht nennenswertem Empfang etwas zurückgegangen (auf 20 824 t), die Ausfuhr von Verbrauchszucker hat eine erhebliche Steigerung erfahren (14 285 t) und übertrifft den Empfang (5 004 t) um 9 281 t. Der Anteil des Rohzuckers am Gesamtversand ist auf 59% zurückgegangen. Der Gesamtversandüberschuß beträgt 1925: 24 176 t, 1929: 30 097 t. Absatzgebiete im Jahre 1925 sind vorwiegend Schleswig-Holstein (Zuckerraffinerie Itzehoe des Konzerns der baltischen Zuckerfabriken) und die Niederlande, daneben Hamburg, Stettin und England. 1929 erhält Stettin auf dem Binnenschiffahrtsweg die verhältnismäßig größte Menge. Im übrigen streut sich der Zuckerversand, vorwiegend auf dem Seewege, nach Schleswig-Holstein, Pommern, Lübeck, Frankreich, Holland, Schweden und Dänemark. Zur Einfuhr gelangte in beiden Jahren fast ausnahmslos Verbrauchszucker, und zwar namentlich aus dem Reg. Bez. Magdeburg, (die Zuckerraffinerie Tangermünde b. Magdeburg gilt als die größte Europas), Schleswig-Holstein und Sachsen. Als Verkehrsmittel dient teils die Eisenbahn (Magdeburg, Schleswig-Holstein), teils der Binnenschiffahrtsweg (Magdeburg, Provinz Sachsen, Pommern).

Ebenso wichtig für Mecklenburg wie der Zuckerversand ist die Ausfuhr von Mehl- und Mühlenerzeugnissen. Die Einfuhr in Höhe von 7 221 t im Jahre 1925 und 10 716 t im Jahre 1929 erfolgt namentlich aus Hamburg

und dürfte sich in der Hauptsache auf feines amerikanisches Weizenmehl erstrecken, welches als Zusatz im Bäckereigewerbe gern verwendet wird.

Als Absatzgebiet stehen wiederum Berlin und Hamburg an erster Stelle, eine geringere Rolle spielen Schleswig-Holstein, Stettin, Pommern, Provinz Brandenburg, Oldenburg und die Reg. Bez. Magdeburg und Hannover. 1929 tritt nächst Berlin und Hamburg Pommern mit Stettin hervor. Der Versand beträgt 1925:49 506 t, 1929: 47 857 t. Dieser Rückgang dürfte mit der großen Steigerung der Getreideausfuhr in Verbindung zu setzen sein.

Zu den Mehl- und Mühlenerzeugnissen ist im weiteren Sinne die Kleie hinzuzurechnen. Der Versandüberschuß von 7 966 t im Jahre 1925 hat sich 1929 in einen Zuschußbedarf von 2 938 t verwandelt; auch diese Erscheinung dürfte als eine Folge der gesteigerten Getreideausfuhr, die durch einen geringeren Versand bezw. erweiterten Zuschußbedarf von zu anderen Erzeugnissen verarbeitetem Getreide wenigstens zu einem Teil kompensiert wird, zu bewerten sein. Die Ausfuhr gelangt vorwiegend nach Hamburg, daneben nach der Provinz Brandenburg, 1925 außerdem nach Oldenburg, Magdeburg und Pommern; als Lieferanten treten Provinz Brandenburg, Pommern, Magdeburg und Berlin auf.

Der Umsatz in bearbeitetem Holz (gehobelte Hölzer, Möbel, Holzwaren) ist ein ziemlich gleichmäßiger. Auch hier ist in beiden Jahren ein Versandüberschuß festgestellt; dieser beträgt im Jahre 1925: 3 567 t und im Jahre 1929: 3 791 t; der Versand ist mit 6 326 t und 7 523 t, der Empfang mit 2 759 t und 3 732 t verzeichnet. Die Überschüsse gehen vor allem nach Berlin und Hamburg; auch Schleswig-Holstein, Oldenburg, Provinz Brandenburg, Pommern und einige Gegenden Süddeutschlands empfangen bearbeitetes Holz. Als Lieferanten kommen Freistaat Sachsen, Hamburg, Magdeburg, Provinz Brandenburg und Pommern in Frage.

Schließlich ist in der Gruppe der gewerblichen und industriellen Erzeugnisse der Verkehr mit künstlichen Düngemitteln zu behandeln (der Umsatz an natürlichem Dünger, der in die vorige Gruppe gehörte, ist sehr gering). Wir haben die für den Güteraustausch statistisch erfaßbaren Güterarten in die drei Gruppen: Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, des Gewerbes und der Industrie und schließlich der Urproduktion eingeteilt. Es ließe sich aber auch eine Zweiteilung vornehmen: 1. Güter, von denen Mecklenburg einen Überschuß zur Verfügung stellen kann und 2. Güter, in denen Mecklenburg einen Zuschußbedarf hat. Bei der letzteren Einteilung würden alle bisher behandelten Erzeugnisse, deren Entstehung, wie schon erwähnt, mittelbar oder unmittelbar auf die vorhandene Land- und Forstwirtschaft zurückzuführen ist, in die erste Gruppe gehören, während die künstlichen Düngemittel die zweite Gruppe einleiten würden, denen sich fernerhin die Erzeugnisse der Urproduktion anschließen. Die künstlichen Düngemittel nehmen aber ihren Ursprung hauptsächlich aus der Urproduktion, sodaß wir zu folgendem Ergebnisse kommen: die Gruppe der vorwiegend Versandgüter setzt sich aus den Produkten

zusammen, deren Basis die Land- und Forstwirtschaft ist, die Gruppe der vorwiegend Empfangsgüter wird durch die Erzeugnisse der Urproduktion gebildet.

Der Versand und Empfang Mecklenburgs an künstlichen Düngemitteln betrug 1925: Versand 7 758 t, Empfang 297 714 t; 1929: Versand 8 266 t, Empfang 277 915 t. Der Versand ist als Durchgangsverkehr anzusprechen. Am Empfang sind die phosphorhaltigen Düngemittel, einschließlich Thomasmehl, am stärksten beteiligt mit 113 685 t = 38% im Jahre 1925 und 87 031 t = 31% im Jahre 1929. Diesen folgen Kalisalze zum Düngen mit 73 869 t = 25% im Jahre 1925, mit 80 556 t = 29% im Jahre 1929 und künstliche Stickstoffdüngemittel 1925: 48 303 t = 16%, 1929: 67 647 t = 24% des Gesamtempfanges.

Die phosphorhaltigen Düngemittel kommen in der Hauptsache aus dem Ruhrgebiet (1925 rd. 36 000 t,1929 rd. 16 000 t), Duisburg (1925: 15 826 t, 1929: 12 905 t) und Pommern (1925: 11 687 t, 1929: 13 877 t), 1929 ferner aus Luxemburg (12 636 t) und Reg. Bez. Hannover (10 447 t). Über 2000 t lieferten 1925: Rheinprovinz (9 867 t), Schleswig-Holstein (9 506 t), Reg. Bez. Hannover (7 879 t), Elbhäfen (5 879 t), Luxemburg (4 407 t), Belgien (4 178 t) und Elsaß-Lothringen (2 233 t), 1929: Rheinprovinz (4 891 t), Provinz Brandenburg (4 097 t), Elbhäfen (3 650 t) und Elsaß-Lothringen (2 803 t).

Kalisalze zum Düngen kommen fast ausschließlich aus Oldenburg (1925: 34 303 t, 1929: 8 188 t), Reg. Bez. Hannover (1925: 22 700 t, 1929: 32 944 t), also dem hannover-braunschweigischen Kaligebiet, und Reg. Bez. Magdeburg (1925: 14 997 t, 1929: 37 808 t).

In der Lieferung von künstlichen Stickstoffdüngemitteln überragt bei weitem der Reg. Bez. Merseburg-Erfurt mit 33 752 t im Jahre 1925 und 1929 mit 40 315 t, im letzteren Jahr verdient auch der Bezug aus dem Ruhrgebiet mit rd. 15 000 t Beachtung.

Bei dem Mangel Mecklenburgs an Bodenschätzen gehören naturgemäß die Erzeugnisse der Urproduktion zu den Gütern des Zuschußbedarfs. Der geringe Versand dieser Waren kann wohl mit Recht als ausschließlicher Durchgangsverkehr angesprochen werden.

Der Zuschußbedarf an Steinkohlen beträgt 1925: 428 254 t, 1929: 603 413 t. Hauptverbraucher für die Steinkohle ist die Eisenbahn (80%), die übrigen 20%, dazu die Braunkohle werden in der mecklenburgischen Industrie und im Hausbrand verbraucht [114]) Als Hauptlieferanten kommen Oberschlesien, das Ruhrgebiet, Ostoberschlesien, England, Westfalen, Oldenburg und Niederschlesien in Betracht. Hiervon fallen 1929 Ostoberschlesien und Oldenburg fort, an ihre Stelle treten die bayrische Pfalz und Pommern. Der Empfang aus den Elbhäfen dürfte aus englischer Kohle bestehen, die ihren Weg über Hamburg per Achse und auf dem Binnenschiffahrtsweg nach

---

114) Weigmann, a. a. O., S. 28.

Mecklenburg findet. Interessant ist es, die Auswirkungen des englischen Kohlenarbeiterstreiks im Jahre 1926 auf den Durchgangsverkehr Mecklenburgs festzustellen. Der mecklenburgische Versand an Steinkohlen betrug 1926: 154 527 t (gegenüber 1927: 12325 t, 1925: 2 634 t, 1929: 1258 t). Hiervon gingen rd. 150 000 t auf dem Seewege nach Dänemark, Schweden, Norwegen und England.

Die Braunkohle stammt in erster Linie aus der Provinz Brandenburg und dem Reg. Bez. Merseburg/Erfurt; Lieferanten sind ferner Reg. Bez. Hannover, die Rheinprovinz, Niederschlesien, Sachsen und Magdeburg.

Der Einfuhrüberschuß an Petroleum und anderen Mineralölen beträgt 1925: 11 084 t, 1929: 52 003 t. Die Zahlen über die Herkunft der Mineralöle sagen wenig. Es handelt sich zum größten Teil um ausländische Öle, welche in denElbhäfen und den Ostseehäfen ausgeladen und dann nach Mecklenburg verfrachtet werden. Sieht man von diesen Verkehrsbezirken ab, so kommen aus deutschen Wirtschaftsgebieten 1925: 3 078 t, 1929: 1 053 t Mineralöle.

Im Güteraustausch Mecklenburgs mit den angrenzenden und den entfernteren Verkehrsbezirken behauptet die Kohle den wichtigsten Platz. Der Versand nach Mecklenburg geschieht zum größten Teil per Bahn (1925: 87,6%, 1929: 90,76%). Auf den Binnenschiffahrtswegen gelangten 1925: 1,58%, 1929: 0,44% nach Mecklenburg. Letztere kommen aus Kohlenrevieren, die in der Nähe der Elbe liegen. Der Auslandsverkehr geht zum größten Teil auf dem Seewege direkt nach Mecklenburg.

Abschließend kann man feststellen: Während Mecklenburg-Schwerin in den Erzeugnissen der Urproduktion einen Zuschußbedarf aufweist, zeigt die mecklenburgische Verkehrsbilanz der land- und forstwirtschaftlichen Produkte, nach Deckung des Bedarfs im Lande selbst, einen nicht unerheblichen Versandüberschuß auf, durch den das Land für die Versorgung anderer Wirtschaftsgebiete mit diesen Gütern eine beachtliche Bedeutung hat. Nicht nur der Kreis der Wirtschaftsgebiete, sondern auch die zur Verfügung gestellten Mengen haben sich 1929 gegenüber 1925 vergrößert.

Das Absatzgebiet dieser Erzeugnisse ist zwar verschieden gelagert, doch ist eine ausgesprochene Neigung zu den Großstädten Hamburg und Berlin unverkennbar. Weiterhin ist festzustellen, daß Mecklenburg-Schwerin 1925 als Lieferant für Süddeutschland (einschließlich Südwesten und Südosten) nur wenig in Frage kam. 1929 treten dagegen verschiedene Güterarten auf, die sich auch Süddeutschland als Absatzgebiet geöffnet haben, so Kartoffeln, die in fast allen Teilen Süddeutschlands, wenn auch in geringeren Mengen, ihren Absatz gefunden haben, ferner Hafer in Württemberg, auch Nordbayern findet sich des öfteren unter dem Absatzgebieten heimischer Produkte.

Lebenslauf.

Ich, Joachim-Hans Paeper, wurde am 3. Juni 1905 in Rostock als Sohn des Kaufmanns Hans Paeper und seiner Ehefrau Elise, geb. Janssen, geboren. Michaelis 1911 kam ich auf die Vorschule in Rostock und besuchte ab Ostern 1914 das Gymnasium zu Neubrandenburg. Dort bestand ich Ostern 1923 das Abiturium. Nach einjähriger kaufmännischer Tätigkeit im Eisenhandel studierte ich Volkswirtschaft auf den Universitäten Kiel und Rostock. 1928 bestand ich das volkswirtschaftliche Diplomexamen in Rostock und promovierte 1931 ebendort.